Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1867.

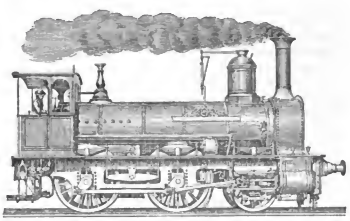
Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS



XVIII. Jahrgang.

Berlin, 1869.

Gedruckt in der Rauck'schen Buchdruckerei.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Einleitung 3

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen 5

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.
- A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.) . . . —
- B. Oberbau (Konstruktion desselben) . . . —
- C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven . . . —
- D. Telegraphen . . . —

II. Anlage-Kapital . . . 16

Abschnitt C. Transportmittel.

I. Bestand derselben . . . 24
(nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).

II. Anschaffungskosten der Transportmittel . . . 36

Abschnitt D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.
- A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.) . . . 42
- B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.) . . . 54

II. Personen- und Güterverkehr.
- A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w. . . . 62
- B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag . . . 72

III. Depeschen-Verkehr . . . 80

IV. Finanz-Ergebnisse.
- A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen) . . . 82
- B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung) . . . 87
- C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc. . . . 98
- D. Reservefonds . . . 102
- E. Erneuerungsfonds . . . 102

V. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre . . . 104

Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

I. Unfälle A. bei fahrenden Zügen . . . 110
B. auf den Bahnhöfen . . . 116

II. Achsbrüche . . . 120

III. Schienenbrüche . . . 124

IV. Verkehrsstörungen . . . 124

Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).
- A. Oberleitung . . . —
- B. Spezielle Beaufsichtigung . . . —
- C. Stations-Verwaltung . . . —
- D. Telegraphie . . . —
- E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine . . . —
- F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . —

II. Bei der Transport-Verwaltung.
- A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs . . . —
- B. Executiver Betriebsdienst . . . —
- C. Maschinen- und Wagenverwaltung . . . —
- D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . —

III. Bei der allgemeinen Verwaltung.
- A. Haupt- (oder Central-) Büreau . . . —
- B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen) . . . —
- C. Haupt- (oder Central-) Kasse . . . —
- D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien) . . . —
- E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind . . . —

IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.
- A. Angestellte . . . —
- B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . —

Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse . . . 127

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

- A. Deutsche Eisenbahnen . . . 133
- B. Oesterreichische Eisenbahnen . . . 192
- C. Freundländische Eisenbahnen . . . 203

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,$_{13}$ Pariser Linien = 0,$_{96614}$ Pariser Fuß = 0,$_{313053}$ Meter = 31,$_{3053}$ Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,$_{7662425}$ Meter (1 Meter = 3,$_{1862}$ Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,$_{48}$ Meter = 7,$_{532}$ Kilometer,

{1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,$_{66}$ Meter = 1,$_{00713}$ Preuß. Meilen à 7532,$_{48}$ Meter,}

d) 1 Kubikfuß = 0,$_{029916}$ Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,$_{239998}$ Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,$_{1200}$ Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1863 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, der Jahrgang 1864 dagegen die Nachrichten über das Beamten-Personal. In den Jahrgang 1868 wird die allgemeine Beschreibung der Bahnen wieder aufgenommen werden.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. In den Tabellen sind die Deutschen Eisenbahnen von 1—52 (und zwar von 6—13 die Preuß. Staatsbahnen, von 17 — 21 die unter Staatsverwaltung stehenden Preuß. Privat-Eisenbahnen), die Oesterreichischen von 53—67 und die Fremdländischen von 68—71 aufgeführt. Von den Letzteren stehen unter der Verwaltung der „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen“ die Niederländischen Staats- und einige Privatbahnen, wie aus dem statistischen Berichte S. 204 näher ersichtlich ist.

VI. Außer den in den Tabellen benannten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1867 noch an:

a) Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . 8,$_{68}$ Meilen
nebst der, der Gesellschaft Mackenzie & Comp. gehörigen, gegen 50 Proc.
der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Hasselt-Landen . . . . . 3,$_{72}$ „
zusammen 12,$_{40}$ Meilen.

Durch Vertrag vom 19/29. April 1867 hat die Uebertragung des Betriebes der Bahn von Aachen nach Hasselt am 1. August 1867 an den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge stattgefunden, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge des Betriebs-Ueberganges der Aachen-Mastrichter Bahn an den Grand Central Belge ist die Direktion ersterer Bahn nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen für das Jahr 1867 liefern zu können.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten, gegen welche Veränderungen im Jahre 1867 nicht vorgekommen sind.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 64 616 Thlr., aus dem Güterverkehre 118 620 Thlr., aus sonstigen Quellen 50 939 Thlr., zusammen 234 715 Thlr.

Digitized by Google

Hierzu kommen 72 000 Thlr. vertragsmäßiger Zuschuß, welchen der Grand Central Belge für die Monate August bis Dezember 1867 zu leisten hatte und 6372 Thlr. von der Bergisch-Märkischen Verwaltung als Antheil für die Kohlentransporte aus dem Wurmreviere für dieselbe Zeit, so daß die Gesammt-Einnahme 312 547 Thlr. beträgt. Ausgegeben wurden: für die Bahn-Verwaltung 90 006 Thlr., für die Transport-Verwaltung 110 151 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 7193 Thlr., sowie an Pacht für die Strecke Hasselt-Landen vom 1. Januar bis 1. August 1867 . . 19 913 Thlr., zusammen 227 263 Thlr. Der Ueberschuß von 85 284 Thlrn., welchem noch ein Uebertrag aus dem Vorjahre von 59 248 Thlrn. hinzuzurechnen ist, wurde zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen mit 119 527 Thlrn. verwendet und der Rest von 25 005 Thlrn. auf die nächste Rechnung übertragen. Der Reservefonds schloß mit einem Bestande von 4236 Thlrn. und der Erneuerungsfonds mit einem Bestande von 7899 Thlrn. ab.

b) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieselbe ist Eigenthum der „Zweig-Eisenbahn-Gesellschaft zu Großenhain", sie führt von Priestewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) nach Großenhain, ist $0{,}_{64}$ Meilen lang und am 14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt nur 2 Tender-Lokomotiven, dagegen keine eigenen Personen- und Güterwagen, erhält diese vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

c) Die Kirchheimer Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, von Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.) über Oethlingen nach Kirchheim u. T. führt, $0{,}_{87}$ Meilen lang und am 21. September 1864 dem Betriebe übergeben ist. Die Gesellschaft besitzt 2 Lokomotiven und 8 vierrädrige Personenwagen, dagegen keine Güterwagen, diese werden ihr vielmehr von der Württembergischen Staats-E. gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

d) Die Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn, Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, $0{,}_{64}$ Meilen lang und am 1. Juni 1858 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 6 Güterwagen.

Da die Bahnen ad b, c und d lediglich lokalen Interessen dienen, nur eine sehr geringe Ausdehnung (weniger als 1 Meile) haben, ihre Verhältnisse von denen der übrigen Vereinsbahnen wesentlich verschieden, zur Vergleichung mit diesen also nicht geeignet sind, so haben jene 3 Bahnen in die Tabellen nicht aufgenommen werden können.

e) Die Oldenburgische Eisenbahn. Dieselbe ist Eigenthum des Großherzogthums Oldenburg, führt von Oldenburg über Delmenhorst nach Bremen, hat eine Ausdehnung von $5{,}_{87}$ Meilen und wurde am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben. Die Verwaltung der Oldenburgischen Staatsbahn hat ferner den Betrieb der Preuß. Staatsbahn Heppens-Varel-Oldenburg von $6{,}_{82}$ Meilen, dem Betriebe übergeben am 3. September 1867, übernommen, so daß sich der Betrieb auf $12{,}_{69}$ Meilen erstreckt.

f) Die Böhmische Nordbahn. Von derselben war die Strecke von Bakov (woselbst sie sich an die Turnau-Kralup-Prager Bahn anschließt) über Weißwasser und Hirschberg bis Böhm.-Leipa von $5{,}_{86}$ Oesterr. Meilen seit 14. November 1867 im Betriebe. Der übrige Theil der Böhmischen Nordbahn von $12{,}_{63}$ Meilen befand sich ult. 1867 noch im Bau.

Die Bahnen ad e und f konnten in die Tabellen nicht aufgenommen werden, weil sie im Jahre 1867 nur einige Monate im Betriebe waren.

VII. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . ." auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VIII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Digitized by Google

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Berk.-Anstalten	Carlsruhe	—	11*	—	—
2	Bayerische	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Berk.-Anst.	München	—	10*	914—3428	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1300—3000	—
4	Friedrich-Franz-E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich Franz Eisenb.	Malchin	—	2	1500—2500	—
5	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Bebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1000—1500	—
7	Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	10	—	—
8	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
9	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1543	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch Märkischen E.	Berlin	—	4	1000—2000	—
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	6	1200—2000	—
12	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
13	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	4	720—2000	—
14	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn Direktion	Dresden	—	5	1200—2950	—
15	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn Direktion	Leipzig	1*	5	1900—2650	—
16	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn Direktion	Stuttgart	2*	7	686—2286	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.						
17	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	11	720—2000	—
18	Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1000—1500	—
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	6*	1000—2000	—
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3*	1000—1700	—
22	a. Gößnitz-Geraer b. Greiz-Brunner	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	—	—*	—*	—
23	a. Löbau-Zittauer b. Zittau-Reichenberger	Königl. Staats-Eisenbahn Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
	b) in Privatverwaltung.						
24	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	200—300	1260—2520
25	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der k. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	2165—4330
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G. Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Berlin Hamburg	— 5	3 —	2500—6000 —	— —
29	Berlin-Potsdam-Magdebg	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	4	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn 2c. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche)	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	7	500—5000	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	745
34	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs E.-G.	Mainz	7	—	—	—
35	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	2873
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
38	Ludwigs E. (Nürnb.-Fürth)	Directorium der Ludwigs E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	Directorium der Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	Directorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 14 250	—
42	Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
43	Neisse-Brieger	Directorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	13	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
48	Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	6*	—	—	—
49	Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen E.-G.	Flensburg	8	1	2400	—
50	Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-E.-G.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
51	a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1800	—
52	Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.						
53	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—
56	Buschtéhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weipbyka c. Pferde-Bahn)	Direktion der K. K. a. priv. Buschtéhrader E.	Prag	8	—	—	je 1892
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B	Wien	20	—	—	107 178
58	Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-Ges.	Wien	7	—	—	4600
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	33 600
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn)	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1866
61	Lemberg-Czernowitzer	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Lemberg-Czernowitzer E.-G.	Wien	—	12	1667—2333	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	Administr. d. ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifff.-G.	Wien	6	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
66	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager E.-G.	Prag	12	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.						
68	Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Lüttich u. Brüssel	9	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
70	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	2000—4000	1000—2000
71	Niederländische Staats-E.	Direktion d. Gesellsch. für d. Betrieb d. Niederl. Staats-Eisenb.	Haag	—	5	4570	—

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.		4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium		—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten		—	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium		—	—	—	—
4	Friedrich-Franz E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium		—	—	—	—
5	Main-Neckar	(Königl. Preuß. Handelsministerium, Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen u. Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium)		—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	Kgl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe u. öffentl. Arb.		—	—	—	—
7	Hannoversche						
8	Main-Weser	(Königl. Preuß. Ministerium für Handel ꝛc. und Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen		—	—	—	—
9	Nassauische						
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.						
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten		—	—	—	—
12	Saarbrücker						
13	Westfälische						
14	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel		—	—	—	—
15	Sächsische westliche						
16	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten		—	—	—	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltg.						
17	Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Gesellschafts-Deputation	15	15	—	—
18	Hessische Nordbahn		Gesellschafts-Deputation	5		—	—
19 a.	Oberschlesische		Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
19 b.	Breslau-Posen-Glogauer						
19 c.	Stargard-Posener		Verwltgsr. d. Starg.-Pos. E.	5	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.		Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn		Verwaltungsrath	6	3	—	—
22 a.	Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentliche Arbeiten u. Verkehrsmittel	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
22 b.	Greiz-Brunner		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
23 a.	Löbau-Zittauer		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
23 b.	Zittau-Reichenberger		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.						
24	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß		12	—	Ober-Inspektor	800
25	Altona-Kieler	Ausschuß		25	—	—*	—
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung		18	—	Direktor	3429
27	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath		13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3140
28 a.	Berlin-Hamburger	Ausschuß		30	—	—*	—
28 b.	Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß		20	—	Sub-Direktor	1620
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	Gesellschafts-Ausschuß		28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Directoriums)	3000
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Verwaltungsrath		15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß		9	7	Betriebs-Direktor	2400*)
32	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß		5	—	Spezial-Direktor Direktor	2000) 1714
33	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß		11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c
34	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß		5	—	4 Oberbeamte*	—
35	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung		3	—	Betriebs-Direktor	1143
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath		18	—	Spezial-Direktor	1800

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtig. u. Betr.-Dir.	1700*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Direktions-Sekretär	572
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Ausschuß	15	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	2000
41	a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche					
42	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
43	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1250
44	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1600
45	Oppeln-Tarnowitzer	Aufsichtsrath	11	3	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2500
46	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
	b. Pfälzische Maximiliansb.					
	c. Neustadt-Dürkheimer					
48	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	3000
49	Schleswigsche		—	—	Betriebs-Direktor	7776
50	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2714
51	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2500
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
52	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
	Oesterreichische Bahnen.					
53	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	—	Administrativer Direktor	2000
54	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	Technischer Betriebschef	1880
					General-Inspektor	3000
					General-Sekretär	2400
55	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebsleiter	2667
56	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bejhybka c. Pferde-Bahn.)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2667
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	10 500
58	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	1	General-Sekretär	2000
					Betriebs-Direktor	2000
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor	7666
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn. Elisabeth b. Pferde-Bahn.)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Sekretär	7666
					Bau- u. Betriebs-Direktor	9100
61	Lemberg-Czernowitzer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 000
62	Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	—
63	a. Oesterreichische nördliche.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 666
	b. Oesterreichische südöstliche					
	c. Wien-Neu-Szönyer					
64	a. Südbahn, Oesterreichische	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19 200
	b. Tiroler					
65	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	3333
66	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
67	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2000
	Fremdländische Bahnen.					
68	Büttich-Maestrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	2200
69	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
70	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	10	—		
	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	10	—	Ober-Ingenieur	1500
71	Niederländische Staats-E.	Verwaltungsrath	15	—	Sekretär der Gesellschaft	

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	6 Die Bahn führt von	7 Die Bahn führt über
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Carlsruhe und Basel (u. s. w. wie Seite 133)
2	Bayerische	Lindau Ulm	Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Neuenmarkt (u. s. w. wie Seite 134) Augsburg und München (u. s. w. wie Seite 135)
3	Braunschweigische	d. Braunschw.-Hannover. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel (Zweigbahn über Börßum nach Harzburg und von Börßum nach der Grenze bei Helzminden), Jerxheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4	Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin, Stavenhagen und Neubrandenburg
5	Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld nach Fulda und von Wächtersbach
7	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie S. 140) nach d. Braunschweigch. Gr., Harburg, Bremen u. Geestemünde
8	Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
9	Nassauische	Wiesbaden	Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Diez, Limburg und Weilburg
10	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Frankfurt a.O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zwgb. u. Görlitz), Liegnitz u. Neumarkt
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt und Görlitz	Lauban, Neilnitz, Hirschberg und Ruhbank
11	Preuß. Ostbahn	Berlin	Custrin (Zwgb. nach Frankfurt a. O.), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zwgb. über Thorn nach der Gr. bei Ditzeyen), Dirschau (Zwgb. über Danzig nach Neufahrwasser), Königsberg u. Insterburg
12	Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Bexbach St. Johann-Saarbrücken	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
13	Westfälische	der Grenze bei Haueda	Warburg, Altenbeken (Zwgb. nach der Gr. bei Höxter), Paderborn, Soest, Hamm u. Münster
14	Sächsische östliche	Dresden	Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen nach Görlitz und von Tharandt
15	Sächsische westliche	Leipzig	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie Seite 150)
16	Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie Seite 151)
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.		
17	Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld (u. s. w. wie Seite 152)
18	Hessische Nordbahn	Gerstungen	Bebra, Guntershausen, Kassel, Hümme (Zweigb. nach Carlshafen)
19	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Cosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
20	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21	Wilhelms-Bahn	Cosel	Neudza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
22	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Greiz	
23	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
	b. Zittau-Reichenberger.	Zittau	Grottau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (mehrere Zweigb. nach Kohlenbergwerken ꝛc.)
25	Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie Seite 164)
26	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie Seite 165)
27	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Roderau), Wittenberg (Zweigbahn nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
28	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
	b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zweigb. nach Wriezen), Angermünde (u. s. w. wie S. 169)
	b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Labes, Schivelbein und Belgard (Zweigb. nach Colberg)
	c. Vorpommersche	Angermünde	Pasewalk, (Zweigb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zweigb. nach Wolgast), Greifswald
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau Liegnitz	Cauth, Königszelt und Freiburg Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
32	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Gr. Auheim
33	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
34	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Mainz nach der Grenze bei Worms und nach Frankfurt a. M., von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie Seite 175)
35	Homburger	Homburg v. d. Höhe	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln) Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahnen nach Ruhrort und nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld Siegburg, Beyhorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Betzlar

Digitized by Google

8	9		10		11				12	13	
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig	
							Mittlerer Jahresdurchschnitt				
nach	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	Kilometer	Meilen.	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Constanz	96,21	724,67	—	3,26*	99,47	749,18	96,82	729,26	101,0	39,15*	294,88	1
Hof	179,87	1353,35	7,76	41,81	213,03	1603,33	—	—	213,03	18,83	142,0	2
Salzburg	190,44	1434,39	7,76	41,81	224,29	1689,23	214,74	1618,03	224,29	18,83	142,0	
Oschersleben	33,19	249,96	—	1,72	34,91	262,94	—	—	33,4 u. 1,75*	11,09*	83,53	3
d. Pr. Mecklenbg. Grenze	15,44	116,29	—	—	15,44	116,29	—	—	15,44	—	—	4
Heidelberg	11,63	87,60	—	—	11,63	87,60	—	—	11,92	10,25	77,20	5
Hanau	11,8	88,87	—	—	11,8	88,87	10,4	78,33	11,8	—	—	6
Emden und Kassel	114,06	859,10	1,72	10,27	122,61	923,50	121,05	911,75	—	50,86	383,08	7
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27*	26,43	199,11	8
Wetzlar	25,06	188,88	—	—	25,06	188,88	—	—	25,14	—	—	9
Breslau	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,8	51,31	386,47	10a
Waldenburg	20,07	151,17	—	—	20,07	151,17	15,81	119,09	20,10	—	—	- b
d. Russ. Gr. bei Eydtkuhnen	121,78	917,25	—	—	121,78	917,25	114,33	861,15	121,80	29,15*	219,66	11
d. Franz. Gr. bei Forbach Trier	18,614	140,20	—	0,94*	19,55	147,28	—	—	19,55	4,26*	32,04	12
Rheine	33,91	255,41	0,61	—	33,30	250,82	—	—	33,32	6,14	46,25	13
Freiberg	22,20	167,23	—	3,42	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12	14
Hof und Eger	66,28	499,22	—	4,06	70,34	529,80	70,30	529,50	71,1	39,38	298,15	15
Friedrichshafen	81,07	610,62	0,09	0,49	81,47	613,62	79,21	596,61	81,78	20,27*	152,67	16
Soest und Siegen	77,26	581,92	—	0,40*	77,68	584,94	74,15*	560,76	79,57*	24,06*	181,22	17
der Grenze bei Haneda	19,20	144,61	—	0,02	19,22	149,28	—	—	20,23	1,85*	13,93	18
Oswiecim	36,06	271,60	2,0	—	34,06*	256,54	—	—	33,2 resp. 34,0*	26,06*	196,28	19a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—	- b
Stargard	22,62	170,45	—	—	22,62	170,45	—	—	22,7	—	—	- c
Neunkirchen	16,0	120,518	—	—	16,0	120,518	—	—	16,12	—	—	20
d. Pr. Grenze bei Oderberg	22,76	171,43	0,10	2,08	24,74	186,34	—	—	24,7	—	—	21
Gera	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,8	0,03	0,23	22a
Brunn	1,36	10,24	—	—	1,36	10,24	—	—	1,4	—	—	- b
Zittau	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30	23a
Reichenberg in Böhmen	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- b
Tharandt	5,11	38,49	—	—	5,11	38,49	—	—	Hptb. 2,0 Zwgb. 3,0	0,29	2,18	24
Kiel	32,2	242,53	—	0,4	32,6	247,05	32,3	243,28	32,6	15,52*	116,90	25
Nürnberg und Eger	82,5	621,39	1,1	—	81,4	613,10	—	—	81,5	0,575*	4,34	26
Halle	47,398	357,0	—	1,745	49,143	370,12	—	—	50,5	20,622*	156,63	27
Bergedorf (bis Hamburg gerechnet)	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	35,89*	270,32	28a
Bergedorf	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09	15,742	- b
Magdeburg	19,34	147,17	—	—	19,34	147,17	—	—	20,0	18,91	142,43	29
Stargard	29,50	222,19	—	—	29,69*	223,62	—	—	29,69	10 62*	79,99	30a
Cöslin	22,43	171,96	—	—	22,80*	171,73	—	—	22,80	—	—	- b
Stralsund	30,42	229,20	—	—	30,47*	229,50	—	—	30,47	—	—	- c
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,8	—	—	31
der Bayer. Gr. bei Kahl (gepachtet bis Aschaffenburg).	3,29	24,806	—	2,17	5,46	41,126	—	—	5,55	—	—	32
Itzehoe	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,5	—	—	33
Aschaffenburg	24,33*	183,72	—	—	24,39	183,72	—	—	25,94	5,23*	39,40	34
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	35
Minden	72,324	544,744	2,107	—	70,217	528,474	—	—	70,217	39,999*	301,272	36
Gießen												

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	6 Die Bahn führt von	7 Die Bahn führt über
37	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf (Zweigb. nach Leisnig), Riesa, Röderau u. Coswig (Zweigb. nach Meißen)
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
39 a.	Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
b.	Lübeck-Hamburger	Lübeck	Odesloe und Wandsbeck
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Löddersburg), Cöthen und Halle
41 a.	Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
		Halberstadt	Frose, Aschersleben, Güsten (Zweigb. nach Staßfurt) und Bernburg
b.	Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Tangerhütte (Zweigb. nach Wittenberge), Stendal, Osterburg und Seehausen
42	Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigbahn nach Wismar), Bützow (Zweigbahn nach Güstrow)
43	Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
44	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
45	Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Klein-Stanisch, Zawadzki und Tworog
46	Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg, Pr. Eylau und Bartenstein
47 a.	Pfälzische Ludwigsbahn	b. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zwgb. über Speyer u. Germersheim), Ludwigshafen u. Frankenthal
b.	Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
c.	Neustadt-Dürkheimer	Neustadt	Deidesheim
48	Rheinische	Köln	Düren und Aachen (u. s. w. wie Seite 185), nach Herbesthal und Eupen, von Köln nach Rhenwegen und Jevenaar
49	Schleswigsche	Rendsburg	Klosterkrug, Ober-Ehrstedt (Zweigb. nach Tönning), Nordschleswigsche Weiche (Flensburg), Tingleff (Zweigb. nach Tondern), Rothenkrug, Wojens (Zweigb. nach Hadersleben)
50	Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
51 a.	Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigb. nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zweigb. nach Arnstadt), Gotha und Eisenach
b.	Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
52	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
	Oesterreichische Bahnen.		
53	Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz, Mariaschein (16 Kohlenzweigbahnen), Teplitz und Ullersdorf
54	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Raduitz), Pilsen, Nürschan und Taus
55	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz und Tetschitz
56	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bejhybka, c. Pferde-Bahn)	Kralup	Braudeisl
		Prag	Rossitz
		Bejhybka	Rinholec
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigbahn nach Wieliczka), Petlesc (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow und Przemysl
58	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie S. 195)
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau, Lambach (Zweigbahn nach Gmunden), Bechdruck und Frankenmarkt
		Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Lest, Augern, Holkau
61	Lemberg-Czernowitzer	Lemberg	Chodorow, Bukaczowce, Halicz, Stanislau und Kolomea
62	Mohacs-Fünfkirchener	d. Koslengr. bei Fünfkirchen	Uleszög und Villany
63 a.	Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbuch
b.	Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Zwgb. nach Oravitza)
c.	Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L., Wieselburg und Raab
64 a.	Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 199)
		Pragerhof	Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
b.	Tiroler	Kufstein	Hall, Innsbruck, Botzen, Neumarkt, St. Michele, Trient und Roveredo
65	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
66	Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelb. nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Hatvan, Gyöngyös, Tokay und Miskolcz
67	Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz und Jungbunzlau
	Fremdländische Bahnen.		
68	Lüttich-Maastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
69	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
70 a.	Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zwgb. nach Lowicz), Koscin, Petrikau, Radomsk u. Zaskowice (Zwgb. nach Granica)
b.	Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrow und Wloclawek
71	Niederländische Staats-E.	Harlingen	Leeuwarden (u. s. w. wie Seite 205), Meppel, Zwolle, Zutphen

Digitized by Google

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
							Mittlerer Jahresdurchschnitt					
nach	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer	Meilen.	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Dresden	22,15	166,90	—	—	22,15	166,90	19,65	148,0	21,7	16,52	124,50	37
Fürth	0,8	6,02	—	—	0,8	6,02	—	—	0,8	—	—	38
Büchen / Hamburg	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	—	—	14,6	—	—	39
Leipzig	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,3	15,77*	118,76	40
Thale / Cöthen / Wittenberge	22,82	171,88	—	—	22,82	171,88	—	—	23*	6,2*	46,69	41a
Rostock	14,2*	107,71	—	—	14,2	107,71	—	—	14,2*	0,10	0,768	- b
Neisse	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—	42
Hansdorf	9,83	43,91	—	0,35	6,19	46,55	—	—	6,2	—	—	43
Tarnowitz	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	—	—	44
Rastenburg	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5	—	—	45
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	19,82	149,26	—	—	19,82	149,26	14,84	111,77	19,82	—	—	46
Weißenburg	23,98	180,75	—	—	23,98	180,75	23,59	177,70	21,40	16,83	126,75	47a
Dürkheim	8,26	62,26	—	—	8,36	62,96	—	—	8,50	4,10	30,89	- b
Bingerbrück	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,10	—	—	- c
d. Schlesw.-Jütischen Gr.	66,44	500,43	—	2,55	68,99	519,62	66,42	503,29	69	26,74	201,41	48
Biebrich u. Wiesbaden	29,8	224,45	—	—	29,8	224,45	28,14	211,95	30	—	—	49
Gerstungen	6,71	50,54	—	—	6,71	50,54	—	—	6,71*	4,12	31,055	50
Coburg u. Sonneberg	38,60	290,74	—	—	38,60	290,74	38,104	287,0	38,9	25,16*	189,51	51a
Insterburg	19,95	150,26	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Dux	7,16	53,92	—	—	7,16*	53,92	—	—	7,1	—	—	52
Furth am Walde	5,15	38,79	—	—	5,15	38,79	4,42	33,29	4,5	—	—	53
Segen Gottes u. Zbeschau	25,77	194,1	—	0,49	26,66	200,80	—	—	27,19	—	—	54
Kladno	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,8*	—	—	55
Weshybla	3,23	28,09	—	0,41*	4,14	31,16	—	—	3,9	—	—	56a
Lana (Pine)	3,26	24,55	—	—	3,26	24,55	—	—	3,3	—	—	- b
Lemberg	4,20	31,64	—	—	4,20	31,64	—	—	4,2	—	—	- c
Rößlach	46,81	352,542	—	—	46,81	352,542	—	—	47,5	—	—	57
Krakau	5,21	40,0	—	—	5,21	40,0	—	—	5,5	—	—	58
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	80,77	608,26	0,43	—	80,34	605,13	—	—	82,5	23,0	173,24	59
Budweis	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,5	5,05*	38,01	60a
Czernowitz	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,37	—	—	- b
Mohacs	35,11	264,45	—	—	35,11	264,45	—	—	35,0	—	—	61
der Böhm.-Sächsischen Gr.	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—	62
Bazias	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,31	—	—	62,44	13,64	102,75	63a
Neu-Szöny	92,13	694,07	—	—	92,13	694,07	—	—	92,13	14,66	110,43	- b
Triest / Ofen und Neu-Szöny	20,92	157,64	—	—	20,92	157,64	—	—	21,32	—	—	- c
der Landesgrenze bei Ala	210,31	1584,05	0,30	—	210,01	1581,79	—	—	215,0	64,14*	485,36	64a
Reichenberg i. B.	40,78	307,15	1,0	—	39,78	299,62	29,01	218,50	41,5	3,24	24,40	- b
Raschau	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27,0	—	—	65
Kralup	77,31	582,20	—	—	77,31	582,20	—	—	79,06	0,56	4,21	66
Mastricht	11,52	86,819	—	—	11,52	86,819	—	—	11,5	—	—	67
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	3,96	29,07	—	—	3,96	29,07	—	—	3,96	3,96	29,07	68
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,5	17,20	129,55	69
d. Preuß. Gr. bei Oltoczyn	46,4	349,46	—	—	46,4	349,46	—	—	46,4	—	—	70a
Arnheim u. Salzbergen	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	—	—	- b
	83,02	625,24	0,37	—	82,65	622,47	79,91	601,75	82,02	—*	—	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
1	Badische	12. Septbr. 1840	10. Oktbr. 1867
2	Bayerische	1. Juni 1838	1. Oktbr. 1866 / 14. Nov. 1867
3	Braunschweigische	1. Dezbr. 1838*	10. Oktbr. 1865
4	Friedrich-Franz-E.	15. Nov. 1864	1. Januar 1867
5	Main-Neckar	22. Juni 1846	1. August 1846
6	Bebra-Hanauer	(22. Januar 1866 / 1. Mai 1867)	.*
7	Hannoversche	19. Mai 1844	1. August 1867
8	Main-Weser	19. Dezbr. 1849	15. Mai 1852
9	Nassauische	11. August 1856*	10. Januar 1863
10	a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktbr. 1842	15. Oktbr. 1846
	b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septbr. 1865	15. August 1867
11	Preuß. Ostbahn	27. Juli 1851*	1. Oktbr. 1867
12	Saarbrücker	15. Sept. 1850*	29. August 1861
13	Westfälische	4. Oktbr. 1850*	10. Oktbr. 1865
14	Sächsische östliche	1. August 1848*	11. August 1862
15	Sächsische westliche	19. Sept. 1842*	14. Januar 1867
16	Württembergische	22. Oktbr. 1845*	1. Dezbr. 1866*
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.		
17	Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	4. Dezbr. 1867
18	Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
19	a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
	b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktbr. 1856	18. Mai 1858
	c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
20	Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
21	Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846*	16. August 1865
22	a. Göbnitz-Geraer	. . . . .	28. Septbr. 1865
	b. Greiz-Brunner	. . . . .	23. Oktbr. 1865
23	a. Löbau-Zittauer	. . . . .	10. Juni 1848
	b. Zittau-Reichenberger	. . . . .	1. Dezbr. 1859
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Hptb. 28. Juni 1855	Zwgb. 1. April 1857
25	Altona-Kieler	18. Sept. 1844*	19. Mai 1867
26	Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktbr. 1865
27	Berlin-Anhaltische	1. Sept. 1840*	(3. August 1859 / Verpachtung. 1. Nov. 1863)
28	a. Berlin-Hamburger	15. Oktbr. 1846	15. Dezbr. 1846
	b. Hamburg-Bergedorfer	. . . . .	17. Mai 1842
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	1. August 1842	1. Januar 1867
	b. Hinterpommer.	. . . . .	1. Juni 1859
	c. Vorpommersche	16. März 1863	1. Nov. 1863
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	29. Oktbr. 1843	1. Nov. 1858
32	Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
33	Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktbr. 1857
34	Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853*	3. Januar 1863
35	Homburger	. . . . .	10. Septbr. 1860
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*

	II. Privatbahnen. (Forts.)	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
37	Leipzig-Dresdener	24. April 1837	28. Oktbr. 1867*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . .	7. Dezbr. 1835
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	16. Oktbr. 1851*	1. August 1865
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19. Juni 1839	(18. August 1840 / Zwgb. 12. Mai 1857)
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	10. Oktbr. 1865
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7. Juli 1849	25. Oktbr. 1851
42	Mecklenburgische	1. Mai 1847	13. Mai 1850
43	Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Nov. 1848
44	Niederschlesische Zweigbahn	. . . . .	1. Nov. 1846
45	Oppeln-Tarnowitzer	16. Februar 1857	24. Januar 1858
46	Ostpreußische Südbahn	11. August 1865	1. Nov. 1867
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11. Juni 1847*	1. Juni 1867*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	18. Juli 1855	(28. November 1855 / Zwgb. 14. März 1864)
	c. Neustadt-Dürkheimer	. . . . .	6. Mai 1865
48	Rheinische	2. August 1839	15. Dezbr. 1867
49	Schleswigsche	25. Oktbr. 1854*	26. Juni 1867
50	Taunus-E.	26. Septbr. 1839	(3. August 1840 / Zwgb. 22. Mai 1847)
51	a. Thüringische	6. Juni 1846	16. Mai 1867
	b. Werra-E.	2. Nov. 1858	20. Januar 1859
52	Tilsit-Insterburger	. . . . .	16. Juni 1865
	Oesterreichische Bahnen.		
53	Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	15. Juli 1867
54	Böhmische Westbahn	15. Oktbr. 1861	2. April 1863
55	Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
56	Buschtiehrader: a. Kralup-Kladno / b. Prag-Wejsbybka / c. Pferde-Bahn	5. Novbr. 1855 / im Jahre 1833	30. Juli 1856 / 1. Nov. 1863 / im Jahre 1836
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	20. Februar 1856	5. Nov. 1861
58	Graz-Köflacher	. . . . .	3. April 1860
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	6. Januar 1858	1. Januar 1858
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn / b. Pferde-Bahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 1861 / 1. Mai 1836
61	Lemberg-Czernowitzer	. . . . .	1. Septbr. 1866
62	Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 1858
63	a. Oesterreichische nördliche	24. August 1845	8. April 1851
	b. Oesterreichische südöstliche	16. Juli 1846	20. Juli 1858
	c. Wien-Neu-Szönyer	13. Septbr. 1846	11. August 1856
64	a. Südbahn, Oesterreichische	im Jahre 1841	21. Septbr. 1865
	b. Tiroler	25. Nov. 1858	24. August 1867
65	Süd-Norddeutsche	4. Nov. 1857	1. Mai 1859
66	Theiß-Bahn	23. Nov. 1857	14. August 1860
67	Turnau-Kralup-Prager	. . . . .	15. Oktbr. 1865
	Fremdländische Bahnen.		
68	Lüttich-Maestrichter	. . . . .	24. Nov. 1861
69	Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843*	15. Februar 1856
70	a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
	b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	4. Dezbr. 1862
71	Niederländische Staats-E.	1. Oktbr. 1863	. . . .

Digitized by Google

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

Digitized by Google

		75	76	77	78					
					II. Anlage=					
	I. Staatsbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	Verwendet sind für: Bahnkörper a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	235 690	5 438 839	10 214 565	in Kol. 78a	214 437	3 881 924	in Kol. 78d	2 792 773
2	Bayerische { a. Staatsbahnen	—	310 460	11 020 818	17 620 525	476 475	225 999	in Kol. 78a	3 149 748	10 346 892
	{ b. gepcht. Zweigb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	in Kol. 84	880 257	3 563 658	in Kol. 78a	in Kol. 78a	178 788	in Kol. 78f	1 014 261
4	Friedrich-Franz-E.	—	27 138	162 215	1 226 936	49 071	4881	86 383	139 233	26 105
5	Main-Neckar	—	292 064	992 857	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 177
6	Bebra-Hanauer	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	40 469	2 418 724	3 469 210	105 671	21 112	469 249	419 863	839 559
9	Nassauische	—	in Kol. 84	2 588 885	2 680 848	in Kol. 78e	37 465	111 896	2 568 431	in Kol. 78e
10	a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	3 114 521	3 080 842	" " 78a	100 520	477 574	in Kol. 78f	3 130 528
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	44 726	825 746	2 058 750	—	23 671	810 343	" " 78f	1 206 970
11	Preuß. Ostbahn	—	1 503 725	3 726 285	6 268 039	in Kol. 78a	103 820	470 084	1 854 357	7 840 293*
12	Saarbrücker	—	in Kol. 84	1 177 765	2 639 474	112 385	41 761	150 405	in Kol. 78f	1 107 280
13	Westfälische	—	222 064*	1 255 576	2 912 617	325 418	92 344	74 817	" " 78f	2 329 083
14	Sächsische östliche	—	54 901	1 690 350	11 101 305	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a
15	Sächsische westliche	—	99 646	2 280 953	27 571 121	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a
16	Württembergische	—	194 437	5 973 531	8 243 142	1 081 348	318 258	192 229	5 040 824	" " 78e
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	83 000 000	in Kol. 84*	6 460 967	8 579 268	in Kol. 78e entb.	in Kol. 78a	1 037 497	3 907 678	in Kol. 78e
18	Hessische Nordbahn	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757		" " 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a
19	a. Oberschlesische	27 753 100*	in Kol. 84 entb.	1 070 142	1 584 312		191 625	" " 78e	" " 78f	1 465 634
	b. Breslau-Posen-Gleganer	12 250 000		591 042	733 099		844	122 270	202 073	1 493 313
	c. Stargard-Posener	7 300 000		240 795	518 082	34 156	1669	50 663	in Kol. 78f	411 588
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000		2 160 770	3 541 956	551 074	29 520	63 559	541 916	1 872 305
21	Wilhelms-Bahn	9 500 000	24 369	348 458	1 458 440	in Kol. 78a entb.	—	103 741	in Kol. 78f	523 059
22	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	15 387	275 150	965 774	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	—
	b. Greiz-Brunner	394 000	9627	41 484	230 558					—
23	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8547	227 138	1 840 337					in Kol. 78a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	227 695	2 707 252					" " 78a
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	2 400 000	10 652	226 750	274 280	in Kol. 74e	in Kol. 74e	in Kol. 74e	569 116	in Kol. 74e
25	Altona-Kieler	11 870 000	165 254*	445 395	1 118 656*	" " 78a	" " 78a	" " 78a	in Kol. 78a	" " 78a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 437 190	4 226 832	" " 78a	33 923	" " 78f		3 512 663
27	Berlin-Anhaltische	17 000 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 053	in Kol. 78f entb.	1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 162 689	1 793 956	109 781	51 880	42 340		1 422 998
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227		191 752
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	14 866 400	54 350	1 963 242	831 792	163 482	—	68 158		1 717 784
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn 2c.	12 000 000	in Kol. 84	668 464	1 760 698	75 182	15 855	37 817	394 196	552 805
	{ b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	207 185	1 481 859	82 527	8151	52 664	338 722	492 753
	{ c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 84	119 386	1 670 758	in Kol. 78a	26 967	90 342	355 188*	119 264
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000	25 615	1 049 723	1 149 954	61 186	17 313	267 258	436 959	—
32	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	572 537	145 937	in Kol. 78a	16 953	in Kol. 78e	25 946	90 617
33	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9444	212 254	196 432	" " 79	in Kol. 79	" " 79	in Kol. 79	in Kol. 79
34	Hessische Ludwigs-E.	16 171 428	114 857	1 899 911	1 265 889	178 770	75 618	43 326	466 950	1 616 658
35	Homburger	1 600 000	28 571	290 827	438 948	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 402 723	4 632 757	7 313 615	" " 78a	144 744	379 230	" " 78f	8 207 373

Digitized by Google

79	80		81	82	83	84	85	86	

Kapital.

Verwendet sind für:

a. Tunnels. Thlr.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.) Thlr.	Signal-Vorrichtungen a. optische. Thlr.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische. Thlr.	Bahnhöfe und Wärterhäuser. Thlr.	Sonstige Anlagen: (z. B. certificatorische, Uebervorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.) Thlr.	Betriebsmittel. Thlr.	Insgemein, (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.) Thlr.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals. Thlr.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Thlr.	
2 643 574	12 520 053	—	—	5 994 527	1 085 862	8 755 784	1 470 134	55 248 162* 87 397 311*	604 086* 483 831*	80 201* 62 909	1
952 178	22 478 140	in Kol. 81	in Kol. 81	8 820 512	—	12 127 413	3 606 528	91 134 098	289 417	37 230	2a
—	—	—	—	—	—	—	—	11 342 857*	289 417	37 230	- b
—	3 625 803	in Kol. 80b	46 246	999 507	—	1 280 534	827 246	12 416 300	374 098	49 669	3
—	1 153 248	8449	31 085	851 461	114 819	785 092	304 105	4 973 221	322 100	42 766	4
—	1 834 219	—	—	1 434 320	—	655 779	—	7 047 336	605 961	80 449	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	6
—	—	—	—	—	—	9 508 721	—	56 330 970*	453 076*	60 153*	7
—	4 975 624	in Kol. 80b	17 375	2 234 607	322 150	1 198 563	688 260	17 220 427*	651 519*	86 486*	8
1 722 475	2 683 057	" " 80b	73 297	1 526 728	282 040	2 016 290	2 428 182	18 719 594	746 395	99 108	9
—	9 895 563	" " 81	in Kol. 81	4 818 995	335 128*	9 096 651	2 924 106*	37 085 433	718 431	95 384	10a
253 300	2 317 118	" " 81	" " 81	848 021	—	1 572 898	403 670	10 365 213	516 453	68 568	- b
—	12 515 674	" " 80b	1 018 710	6 986 449	439 043	8 051 752	2 491 848	53 270 079	437 429	58 076	11
711 632	2 993 844	" " 80b	85 555*	1 850 382	8850	3 180 369	735 326	14 795 019	794 833	105 528	12
929 906	3 622 381	" " 80b	197 472	1 533 643	173 832	1 921 731	709 036	16 299 920	480 682	63 819	13
in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	1 451 471	—	2 180 824	662 324	17 141 175*	768 663	102 053	14
" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	3 662 783	—	6 305 624	1 573 836	41 493 963*	626 040	83 117	15
1 815 068	9 606 936	" " 80b	12 464	5 928 131	530 781	5 413 865	2 166 060	46 517 075	573 789	76 180	16
2 447 822	12 073 506	in Kol. 81	in Kol. 81	4 804 749	2 102 443	9 830 144	6 510 143	57 754 217*	778 149*	103 312	17
in Kol. 78a	2 282 169	" " 81	" " 81	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	593 394	78 783	18
—	5 956 012	in Kolonne 80b	116 390	1 997 140	258 628	6 158 053	1 602 242*	20 400 178*	577 091*	76 618	19a
—	2 703 463		65 717	1 663 088	187 705	1 407 035	3 057 822	12 227 471	439 205	58 312	- b
—	2 304 483		79 978	690 343	115 470	1 459 736	801 298	6 708 261	296 437	39 357	- c
1 567 127	2 368 088		116 292*	665 973	355 112	1 459 520	1 015 900	16 309 112	1 019 320	135 323	20
689 120	1 955 905	—	4315	733 044	143 141	1 591 066	1 317 919	8 892 577	590 711	51 873	21
—	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	137 729	—	—	132 363	1 526 403	330 390	43 862	22a
—				52 787	—	46 564	12 980	394 000	289 706	38 463	- b
—				216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	600 537	79 730	23a
in Kol. 78a				329 583	—	248 392	103 118	3 624 592	1 021 012	135 549	- b
—	546 110	in Kol. 78c	in Kol. 78c	136 553	—	712 030	29 235	2 504 726	490 161	65 077	24
—	1 536 640	" " 79	5364	1 299 948	—	954 342	368 910*	5 894 509* 4 172 665*	306 926	40 750	25
in Kol. 78f	8 393 232	—	88 891	3 123 705	497 242*	5 221 616	3 633 218	32 333 977	391 927	52 035	26
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 801 904	16 988 466	358 421	47 586	27
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 136 265	13 973 036	371 327	49 300	28a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	1 099 522	145 979	- b
—	3 894 262	27 402	33 997	1 524 917	111 226	2 844 902	2 313 149	15 548 663	795 735	105 651	29
8300	3 693 498	in Kol. 81	in Kol. 81	1 798 331	125 337	1 707 684	833 844	11 672 011*	395 661	52 532	30a
—	2 468 315	15 644	37 096	1 245 454	87 104	1 337 603	1 431 185	9 321 228	408 289	54 206	- b
—	3 187 237	in Kol. 80b	257 401*	1 350 295	1 363 969*	1 559 532	942 288	11 042 627	362 886	48 179	- c
—	2 241 705	" " 80b	98 067	1 064 763	526 072	2 331 477	820 798	10 090 890	440 746	58 517	31
—	494 283	6765	in Kol. 80a	269 007	75 958	474 570*	125 897	2 310 953	702 417	93 258	32
—	235 757	in Kol. 79	" " 79	176 506	18 770	97 460	107 067	1 053 690	234 153	31 088	33
—	3 095 086	—	36 004	1 402 372	933 696	2 601 074	751 781	14 481 992	593 767	78 826	34
—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 674	1 592 000	660 581	87 703	35
1 269 871	10 724 410	in Kol. 80b	183 067	5 064 245	1 450 593	14 074 551	11 541 055	66 388 234*	917 928*	121 871*	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	75	76	77	78						
					II. Anlage=						
		Im Ganzen sind concessionirt.	Verwendet sind für: Bahnkörper								
			Vor= arbeiten.	Grund= erwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Ueberg.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 84*	in Kol. 78a	9 444 692	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924*	593	2827	875	" " 78a	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 858 000	40 044	1 007 731	1 232 654	142 596	32 465	58 038	302 035	146 465
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 200 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
41	a. Magdeburg-Halberstädter	12 600 000*	—	852 506	796 475	9641	6283	88 003	551 628	" " 78c
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 78a	43 305	in Kol. 78c	in Kol. 78f	1 855 560
42	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 068	406 113	155 603
43	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 78a	in Kol. 81	27 297	50 783	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
45	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	64 634	117 853	159 388	20 479	31	26 130	49 004	110 541
46	Ostpreußische Südbahn	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 816 572	130 870	1 484 287	1 573 827	in Kol. 78a	6078	93 346	586 224	in Kol. 78a
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 714 285	67 856	529 756	397 982	" " 78a	1544	34 586	172 071	
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	11 112	274 945	150 635	7888	1591	4115	45 479	in Kol. 78a
48	Rheinische	53 950 000*	1 694 623	7 425 713	4 767 931	in Kol. 78a	169 776	413 210	836 055	3 426 443
49	Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	2 342 857	5495	378 727	1 325 521 / 81 546*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
51	a. Thüringische	23 150 000*	60 400	2 536 823	3 244 062	267 854	12 739	671 573	418 662	2 228 609
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
52	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	2 583 333	47 150	344 865	806 859	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
54	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 783	35 186	562 397	747 126
55	Brünn-Rossitzer	1 761 600	7420	149 134	689 234	—	8410	—	—	—
56	Buschtéh- a. Kralup-Kladno b. Prag-Bejdybka rader c. Pferde-Bahn	2 464 000	44 959	103 296	359 255	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
			—	69 356	78 268					—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000	350 882	1 082 938	9 679 422					in Kol. 78a
58	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 690	254 966	28 147	5597	20 066	48 968	77 022
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	58 270 683	176 089	2 569 797	10 462 031	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn Elisabeth b. Pferde-Bahn	— *	851 059*	2 858 765	12 834 702	262 004	" " 78c	" " 78c	832 543	6 266 796
			—*	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	16 333 333	1 666 667	666 667	2 333 333	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 000 000	1 000 000
62	Mohacs-Fünfkirchener	4 536 389*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
63	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Tiroler									
65	Süd-Norddeutsche	14 000 000*	122 500	735 261	2 519 907	349 508	35 379	106 023	in Kol. 78f	2 391 711
66	Theiß-Bahn	30 800 000*	6 344 179*	548 488	2 034 563	15	in Kol. 78d	260 070	" " 78f	949 175
67	Turnau-Kralup-Prager	4 666 667	85 809	192 127	880 182	14 263	18 000	20 500	222 000	450 000
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 111 910*		in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
69	Niederländische Rhein-E.	22 285 714	" " 78	2 173 184*	8 691 385		" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a
70	a. Warschau-Wiener	11 200 000*	10 617	38 146	304 629	in Kol. 78a	8322	9913	250 532	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	27 703	81 818	840 625		12 957	101 000	in Kol. 78f	501 000
71	Niederländische Staats-E.	—	—*	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	79	80		81	82	83	84	85	86		
	Kapital.										
	Verwendet sind für:										
	Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.)	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. terrassirte Einschnitte, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	Betriebsmittel.	Insgemein, (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Cours-verlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Babnlänge.	pro Kilometer	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 81	1 869 167	514 668	**13 193 000**	*595 621*	*79 079*	37
	—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	**124 326**	*124 326**	*20 618*	38
	—	1 233 159	in Kol. 80b	44 071	967 027	200 255	762 080	635 434	**6 804 054**	*466 031*	*61 872*	39
	in Kol. 79	5 163 849	" " 79	31 068	1 324 956	37 904	2 537 721	—	**9 095 498**	*510 410*	*67 766*	40
	—	2 353 240	" " 80b	82 510	1 185 571	81 333	2 481 278	644 368	**9 132 836**	*400 212*	*53 135*	41a
	—	1 390 679	" " 80b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	**6 264 836**	*438 100*	*58 164*	- b
	—	1 425 466	" " 80b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	**6 298 000**	*326 829*	*43 393*	42
	—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	**1 200 000**	*205 761*	*27 320*	43
	—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	**2 497 433**	*262 888*	*34 905*	44
	—	1 064 304	20 336*	14 765	165 304	35 240	423 077	232 465	**2 503 551**	*247 386*	*32 845*	45
	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	46
	491 342	2 598 916	in Kol. 80b	22 273	1 229 584	217 420	2 310 372	1 616 346	**12 360 885**	*515 466*	*68 435*	47a
	—	976 750	" " 80b	7837	304 583	230 529	684 305	276 667	**3 684 466**	*440 726*	*58 514*	- b
	—	134 880	—	1697	75 144	35 769	54 350	176 733	**974 538***	*471 951*	*62 659*	- c
	2 368 394	10 115 413	in Kol. 80b	439 284	4 441 549	2 989 556*	7 047 661	3 081 755	**49 217 363**	*740 779*	*98 351*	48
	—	—	—	—	—	—	—	—	**8 021 206***	*269 168*	*35 736*	49
	—	in Kol. 78a	—	7094	461 397	176 689	682 242	101 113	**3 220 724***	*479 989*	*63 726*	50
	198 946	5 110 815	7243	81 820	1 563 832	142 013	2 461 305	2 464 713	**21 271 414**	*551 073*	*73 163*	51a
	157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	**8 256 900**	*413 880*	*54 951*	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	**2 889 000***	*403 492*	*53 570*	52
	—	736 020	3631	2418	270 203	50 133	536 083	82 884	**2 880 246***	*695 995**	*92 405*	53
	—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	**16 000 000**	*620 877*	*82 431*	54
	—	370 415	3080	2567	235 550	51 659	200 275	121 897	**1 839 641**	*490 571*	*65 132*	55
	—	534 511	in Kol. 81	in Kol. 81	169 568	21 227	323 744	51 830	**1 608 390**	*431 204*	*57 250*	56a
	—	247 171			65 840	2146	159 813	10 750	**496 027**	*152 155*	*20 201*	- b
	—	6 912 072			3 336 048	286 382	4 540 840	1 706 653*	**137 317**	*32 694*	*4341*	- c
	53 326	599 006	1989	3333	219 063	32 142	189 107	337 195	**27 895 237**	*595 925*	*79 119*	57
	in Kol. 78a	16 572 931	in Kol. 79	in Kol. 79	8 222 930	—	12 387 104	3 393 741	**1 988 617**	*374 501*	*49 722*	58
	500 500	9 763 346	15 542	118 107	7 246 180	—	5 985 763	5 871 678	**53 784 623**	*665 899*	*88 409*	59
									53 406 985	*929 302*	*123 382*	60a
	—	—	—	—	—	—	—	—	**3 005 933***	*173 653*	*22 976*	- b
	in Kol. 78f	5 713 333	in Kol. 81	in Kol. 81	1 100 000	—	1 320 000	1 533 333	**16 333 333**	*465 203*	*61 764*	61
	—	1 407 789	3822	7946	342 333	6928	546 274	442 506	**4 536 389**	*561 438*	*74 538*	62
	—	—	—	—	—	—	7 852 598	—	**40 885 933**	*640 745*	*85 069*	63a
	—	—	—	—	—	—	10 465 454	—	**40 663 575**	*441 276*	*58 587*	- b
	—	—	—	—	—	—	2 003 550	—	**10 035 048**	*479 457*	*63 658*	- c
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—*	64
	608 387	3 261 306	11 659	20 733	1 021 925	117 304	1 776 380	913 841	**13 991 824**	*534 447*	*70 957*	65
	—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 732	—	4 083 481	1 012 633	**28 233 343**	*365 197*	*48 486*	66
	—	1 367 172	1950	4737	237 532	124 988	408 306	606 645	**4 634 213**	*402 206*	*53 378*	67
	—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	2179	in Kol. 78a	—	218 402	in Kol. 78a	**2 332 491**	*604 272*	*80 240*	68
	—	3 136 477	" " 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	2 989 608	605 581	**17 596 235**	*810 886*	*107 659*	69
	—	3 167 419	" " 80b	19 179	854 021	2438	2 862 420	361 187	**7 888 823**	*170 018*	*22 573*	70a
	—	1 836 039	" " 80b	47 894	783 032	—	1 111 010	621 925	**5 965 003***	*318 984*	*42 351*	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	87 (Forts.) II. Anlage-Kapital. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	88 Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1867 amortisirt. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1866. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1867. Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	4 334 425	689 142
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	856 457	80 802
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	1 382 813	189 386
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	1 162 630	182 801
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 177 487	10 000 000	4	5 221 000*	239 244*
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	1 191 217	481 572
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	445 446	341 434
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	1 203 645	243 401
16 Württembergische	—	—	—	—	—	—	1 891 785	186 280
II. Privatbahnen								
a) unter Staatsverwaltg.								
17 Bergisch-Märkische	25 000 000*	—	58 000 000	1 313 800	18 000 000*	3½*	283 154	—
18 Hessische Nordbahn	8 000 000	—	3 600 000	296 587	—	—	317 337	27 669
19 a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	780 300*	2 400 000	3½	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	224 500	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	156 700*	5 000 000	3½	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	45 000	8 250 000*	4½	—	—
21 Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	220 450	—	—	199 992	—
22 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	373 665*	—	20 335	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	—	86 009	2183
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000*	—	—	—	3 750 000	4	—	—
b) in Privatverwaltung.								
24 Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	74 200	—	—	140 337*	—
25 Altona-Kieler	6 150 000	—	5 500 000, 220 000*)	30 000	—	—	691 838*	194 835*
26 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4½	—	—
27 Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	8 500 000	873 900	—	—	383 216	61 257
28 a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	595 000	—	—	3 098 004*	372 374*
b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	71 250	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	5 000 000	—	9 866 400	1 165 300	—	—	30 422	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10 300 000*	—	1 700 000	116 200	—	—	513 052*	—
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3½*	—	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4½	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	272 000	—	—	40 149	—
32 Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	76 630	—	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	10 367	9390
34 Hessische Ludwigs-E.	9 314 286	—	6 857 142	191 371	—	—	—	—
35 Homburger	914 286*	—	685 714	51 486	—	—	7380	2289
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	1 085 400	—	—	2 716 348	207 617

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	87			88	89		90	
		(Forts.) II. Anlage-Kapital.							
		Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1867 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 ausgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
		a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.				a. in den früheren Jahren bis Ende 1866.	b. im Betriebs-Jahre 1867.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	mit Proc.	Thlr.	Thlr.
7	Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	782 927	—	—	1 688 911	230 362*
8	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	161 365	11 342*
9	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 158 000	—	700 000	—	—	—	235 096	21 439
0	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3 500 000	2 000 000	5 700 000	713 400	—	—	471 054	53 340*
1	a. Magdeburg-Halberstädter	3 400 000	—	9 200 000	89 400	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	247 500	—	—	—	—
2	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	279 660	—	—	320 210	22 201
3	Neisse-Brieger	1 100 000	—	100 000	4600	—	—	341 623	64 850
4	Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	123 900	—	—	10 295	—
5	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	—	—	—	—	—	—	—
6	Ostpreußische Südbahn	6 500 000	6 500 000	—	—	—	—	—	—
7	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	5 154 286	173 828	6 662 286	4	239 631	64 953
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 714 285	—	—	—	3 714 285	4⅓	—	—
	c. Neustadt-Türkheimer	828 571	—	—	—	828 571	4	—	—
8	Rheinische	29 102 000	898 000	23 950 000	996 700	4 000 000*	3½, 4 u. 4½	700 258	—
9	Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—	—
0	Taunus-E.	1 714 286	—	628 571*	114 287	—	—	—*	—
1	a. Thüringische	11 250 000	—	11 900 000	1 049 200	—*	—*	657 713	107 023*
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	—	8 000 000*	4*	—	—
2	Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.								
3	Aussig-Teplitzer	1 750 000	—	833 333	16 900	—	—	—	—
4	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	176 000	16 000 000	5,2	—	—
5	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	8300	—	—	—	—
6	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bestbahn, c. Pferde-Bahn }	2 464 000	—	—	57 925*	—	—	—	—
7	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	97 800*	14 000 000	5,2	—	—
8	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	12 600	—	—	—	—
9	Kaiser Ferdinands Nordbahn	43 035 683	—	15 235 000	2 582 510	—	—	—	—
0	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn }	20 971 902	—	36 154 367	3 203 667	—*	5,2	—	—
1	Lemberg-Czernowitzer	8 333 333	—	8 000 000	12 400	—*	—*	—	—
2	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—
3	a. Oesterreichische nördliche	53 333 333	—	53 333 333	1 270 534*	66 666 666	5.2	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche								
	c. Wien-Neu-Szönyer								
4	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000	—	191 930 255*	—	—*	—*	—	—
	b. Tiroler								
5	Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	3 500 000*	256 433	12 600 000	5,2	—	—
6	Theiß-Bahn	9 800 000*	—	21 000 000*	—	28 484 078	5,2	—	—
7	Turnau-Kralup-Prager	2 666 667	—	2 000 000	20 500	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.								
8	Lüttich-Maestrichter	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—	—
9	Niederländische Rhein-E.	17 142 857	—	5 142 857	—	5 142 857*	4⅓	—	—
0	a. Warschau-Wiener	10 000 000	—	1 200 000	92 500	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—	—	154 430	5 886 000	4⅓	—	—
1	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Abſchnitt C.

Transportmittel.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	91				92		93				94	95 I. Bestand der Firma der											
	Lokomotiven						Davon sind																
	a. 4-rädrige.	b. 6-rädrige.	c. 8-rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	a. ge-kuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne	d. mit Kondensation versehen.	Länder.	A. Berlin in Berlin.	B. Breslau in Breslau bei Carlowitz.	C. Posen in Posen.	Stargard (St. Report) in Stettin.	Elbing in Elbing.	Königsberg in Preußen.	Bromberg in Bromberg.	Halberstadt in Halberstadt.	Magdeburg in Magdeburg.	Cöln in Cöln und Minden.	Aachen in Aachen.
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Meil.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Badische	32	125	45	5	207	2,08	0,28	165	207	—	—	202										
2	Bayerische	—	376	—	—	376	1,68	0,22	303	234	142	109	376		333			14					
3	Braunschweigische	14	75	—	8	97	2,78	0,37	80	97	—	—	89						88				
4	Friedrich-Franz-E.	—	20	—	—	20	1,30	0,17	20	—	20	—	20					20					
5	Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,35*	0,31	9	30	—	—	30								5		
6	Bebra-Hanauer	—	10	—	—	10	0,85	0,11	10	—	10	6	10										
7	Hannoversche	—	218	—	20	238	1,94	0,26	203	238	—	216	194	10					153				19
8	Main-Weser	—	61	—	—	61	2,21	0,31	61	—	—	35	51			6		6					
9	Nassauische	—	36	—	2	38	1,52	0,20	28	38	—	—	36			32							
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	194	—	12	206	3,05	0,41	166	206	—	49	194	119	3								33
11	Preuß. Ostbahn	—	173	—	—	173	1,42	0,19	81	173	—	61	173	105					3				36
12	Saarbrücker	—	60	—	3	63	3,22	0,43	55	19	44	16	60	35							25		3
13	Westfälische	—	70	—	—	70	2,10	0,28	65	61	9	—	70	39					5				5
14	Sächsische östliche	—	68	—	—	68*	2,64	0,35	65	67	—	1	61					51					2
15	Sächsische westliche	—	161	—	20	181*	2,41*	0,32	181	181	—	—	127*	22				148					3
16	Württembergische	—	24	138	2	164	2,01	0,27	164	164	—	43	162		3	142							
	II. Privatbahnen																						
	a) unter Staatsverwaltg.																						
17	Bergisch-Märkische	—	247	1	13*	261	3,21	0,42	238	261	—	10	218	162		32							6
18	Hessische Nordbahn	—	40	6	—	46	2,22	0,31	46	46	—	40	41								4		
19	a. Oberschlesische	—	177	—	4	181	2,92	0,39	162	181	—	99	177	110							14		28
	b. Breslau-Posen-Glogauer																						
	c. Stargard-Posener	—	33	—	—	33	1,46	0,19	22	26	7	20	33	25									
20	Rhein-Nahe-E.	—	30	—	—	30	1,88	0,25	27	30	—	18	30	27							3		
21	Wilhelms-Bahn	—	24	—	—	24	0,97	0,13	21	14	10	—	24	14							2		6
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
	b. Greiz-Brunner	—	2	—	—	2	1,47	0,20	2	2	—	—	—						2				
23	a. Löbau-Zittauer	—	3	—	—	3	0,67	0,09	3	3	—	—	6						3				
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5						5				
	b) in Privatverwaltung.																						
24	Alberts-Bahn	—	5	—	5	10	1,56	0,26	10	10	—	—	5						9				
25	Altona-Kieler	—	30	—	10	40	1,22	0,16	28	40	—	30	24						26				
26	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66)	—	102	—	—	102	1,25	0,16	78	102	—	—	102										
	Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	—	110	—	2*	112	1,376	0,18	88	112	—	—	110		112								
27	Berlin-Anhaltische	—	73	—	—	73	1,495	0,20	36	71	2	—	73	71									
28	a. Berlin-Hamburger	5	93	—	2	100	2,32	0,33	56	100	—	53	98	92									
	b. Hamburg-Bergedorfer																						
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	—	58	—	—	58	2,07	0,29	24	24	34	—	58	48									
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	53	—	—	53	1,78	0,24	49	53	—	53	53	30									
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19									
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	24	30	18									
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	39	—	—	39	1,70	0,226	39	39	—	—	40	30									
32	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,02	0,26	3	11	—	—	11										
33	Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,13	4	5	—	3	5	2									
34	Hessische Ludwigs-E.	—	60	—	2	62	2,18*	0,29	29	62	—	—	60			60							
35	Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4										
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	268	—	43	312	4,44	0,59	241	312	—	—	274	236				24		36			
	zu übertragen	52	3129	190	153	3524								1214	451	272		276	281	36	16	197	141

excl. 102 a. Nr. 26.

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Nr. | Bittenfeld-Eisenbahn, Stuttgart in Württ. | Bodtker & Co. in Christiania | Borsig, A., Fabrik in Berlin | Breest & Egestorff in Berlin | Brückner, Ludwig, in Chemnitz | Cail & Comp. in Paris | Carels Frères in Gent | Cockerill, John, in Seraing | Decauville aîné in Petit-Bourg | Dietz, Wwe. & Comp. in Soest | Dubs & Comp. in Glasgow | Egestorff, Georg, in Linden | Esslingen, Maschinenfabrik in | Fairbairn & Co. in Manchester | Fairbairn, Sir Peter, & Sons in Leeds | Fives-Lille, Compagnie de | Gilbert, Gebrüder, in Canstatt | Glasgow Locomotive Works | Gmeinder & Co. in Mosbach | Grafenstaden, Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft in | Grant, Ransome & Sprigg in Guildford | Grazer Waffenfabrik, Steyrische | Hanomag, Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft in | Hartmann, Richard, Maschinenfabrik in Chemnitz | Hawthorn, R., & Co. in Newcastle | Hawthorn, Leslie & Co. in Newcastle | Henschel & Sohn in Cassel | Hohenzollern, Actien-Gesellschaft in Düsseldorf | Humboldt, Maschinenbau-Anstalt in Kalk | Jung, Arnold, in Jungenthal bei Kirchen | Kaiserslautern, Maschinenfabrik in | Kessler, Emil, in Karlsruhe | Kitson & Co. in Leeds | Krauss & Comp. in München | Krauss, Maffei & Co. in München | Krauss, Maffei & Co. in Wien | Kronprinz, Maschinenfabrik in Solingen | Lancaster Steel Company in Lancaster, Pa. | Lilpop, Rau & Loewenstein in Warschau | Linke-Hofmann-Werke in Breslau | Locomotive Engineering Co. in Boston | Maffei, J. A., in München | Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe | Maschinenbau-Gesellschaft in Nürnberg | Maschinenbau-Gesellschaft in Nürnberg | Maschinenbau-Gesellschaft in Nürnberg

	II. Privatbahnen. (Forts.)	91 a. 4- rädrige. Anz.	91 b. 6- Anz.	91 c. 8- Anz.	91 d. Tender-Lokomotiven. Anz.	91 e. zusammen. Anz.	92 pro Meile Bahnlänge. Anz.	92 pro Kilometer Anz.	93 a. gekuppelt. Anz.	93 b. mit Expansion versehen. Anz.	93 c. ohne Anz.	93 d. mit Kondensation Anz.	94 Tender. Anz.	95 I. Bestand der Firma der: 1. Wr. Verein. Anz.	2. Wr. Neust. Anz.	3. Staatsb. Anz.	4. Pfandbriefanst. Anz.	5. Böhm. Westb. Anz.	6. Nordwestb. Anz.	7. Lemb.-Czern. Anz.	8. Ges. f. Staatsb. Anz.	9. Wr. Tramw.-Ges. Anz.	10. Gesellsch. Wiener Verkehrsb. Anz.	11. Lokalb. Anz.	12. Sonstige. Anz.
	übertragen	52	3129	190	153	3524	—	—	—	—	—	—	—	1214	451	272	276	281	36	16	197	141	119	1	1
37	Leipzig-Dresdener	—	62	—	—	62	2,80	0,37	30	62	—	62	62	43	14	5									
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4	2											
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	20	—	—	20	1,27	0,19	10	20	—	12	20	19											1
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	52	—	—	52	2,69	0,36	46	52	—	6	52	42				6			4				
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	60	—	4	64	2,80	0,37	46	44	20	—	60	55	4										2
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	1,73	0,23	20	25	—	7	24	24											
42	Mecklenburgische	—	23	—	3	26	1,25	0,18	10	26	—	—	23	23				2							1
43	Neisse-Brieger	—	8	—	—	8	1,29	0,17	7	8	—	7	8	5											
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	12	—	—	12	1,26	0,17	12	12	—	—	12	7											
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	10	—	—	10	0,99	0,13	10	—	10	—	10	4											
46	Ostpreußische Südbahn	—	14	—	—	14	0,94	0,13	11	14	—	—	14	14											
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	47	—	—	47	1,99	0,26	28	47	—	—	46		28	6									3
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,79	0,24	8	15	—	—	15		8	7									
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	3	—	—	3	1,43	0,19	2	3	—	—	3		2	1									
48	Rheinische	—	161	—	22	183	2,63	0,35	114	181	2	38	161	153							16		1		9
49	Schleswigsche	—	16	3	—	19	0,70	0,09	16	19	—	—	12								2				
50	Taunus-E.	—	17	—	2	19	2,93	0,37	7	19	—	—	17			1					8				8
51	a. Thüringische	—	82	—	2	84	2,18	0,29	79	84	—	2	82	68	8										6
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	12	28	—	—	24	28											
52	Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5											
	Oesterreichische Bahnen.																								
53	Aussig-Teplitzer	—	7	—	—	7	1,26	0,18	7	7	—	—	7	5							2				
54	Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,01	0,13	27	27	—	—	27		4						23				
55	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,23	0,177	5	5	—	—	5							4	1				
56	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weltrubka. c. Pferde-Bahn	—	3	—	7	10	1,23	0,18	10	10	—	10	3							10					
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,42	0,19	67	67	—	—	67	3							46		18		
58	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,32	0,18	7	—	7	—	7							7					
59	Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	216	11	—	227	2,83	0,36	222	227	—	—	237	12	30		120				42				33
60	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn.	—	98	—	14*	112*	1,97	0,26	112	112	—	14	89							36	23		44		
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
61	Lemberg-Czernowitzer	—	27	—	—	27	0,77	0,10	17	17	—	—	27							12	15				
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,99	0,13	8	8	—	—	8							6			2		
63	a. Oesterreichische nördliche	—	33	72	36	141	2,26	0,30	135	141	—	—	106		6	14	27			43		21			
	b. Oesterreichische südöstliche	—	100	21*	49	170	1,84	0,24	164	170	—	—	121		22		33			51		58			
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	10	11	4	25	1,19	0,16	25	25	—	—	21				10			15					
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	269	31	50	350	1,67	0,22	350	350	—	—	298		6	67	134				57		64		
	b. Tiroler	—	30	14	6	50	1,26	0,17	50	50	—	—	44		2	14	15				4				
65	Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,52	0,20	40	40	—	—	40		12			28							
66	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77*	1,0	0,13	73	77	—	—	77							60		13			
67	Turnau-Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,87	0,12	10	10	—	—	8								10				
	Fremdländische Bahnen.																								
68	Güttich-Mastrichter	—	5	—	—	5	1,29	0,17	5	5	—	—	5												
69	Niederländische Rhein-E.	—	55	—	—	55	2,27	0,31	49	55	—	6	55												
70	a. Warschau-Wiener	—	67	—	—	67	1,44	0,19	48	2	65	—	67	14							38				
	b. Warschau-Bromberger	—	18	—	—	18	0,26	0,13	10	—	18	—	18	18											
71	Niederländische Staats-E.	—	79	—	6	85	1,0	0,13	75	85	—	—	79												
	Summa	52	5097	376	359	5814								1756	581	400	779	309	989	380	979	498	230	144	13

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Eisengießerei & Maschinenbau-Anstalt in Grevenbroich | Gebrüder A. Anderson in Glasgow | Gebrüder Sachsenberg in Roßlau | Gebrüder Sulzer in Winterthur | Gebrüder Stephenson in Newcastle | Gebrüder Stephenson in Darlington

I. Staatsbahnen.	96				97			98					99	
								I. Bestand der						
	Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich	
	a. 4- rädrige.	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV.	e. zusammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	b. pro Achse
	Anzahl				Anz.	Anz.							Plätze.		Plätze.
1 Badische	648	61	—	2 711	1487	14,95	1,90	1908	7170	20 030	—	29 108	292,63	38,16	19,23
2 Bayerische	539	456	1	996	2450	10,92	1,43	1886	10 132	23 155	—	35 173	156,82	20,42	14,35
3 Braunschweigische	3	121	—	124*	369	10,37	1,40	328	1372	4356	—	6056	173,47	23,02	16,41
4 Friedrich-Franz-E.	39	—	—	39	78	5,03	0,67	100	424	856	—	1380	89,38	11,57	17,69
5 Main-Neckar	42	61	—	103	267	20,73*	2,74	336	868	2674	—	3878	301,22*	40,01	14,52
6 Bebra-Hanauer	36	21	—	57	135	11,44	1,52	108	528	2040	—	2676	226,74	30,10	19,83
7 Hannoversche	11	354	—	365*	1084	8,44	1,17	905	4328	10 118	—	15 351	125,21	16,62	14,16
8 Main-Weser	36	86	—	122	330	12,49	1,66	326	1384	3740	—	5450	206,21	27,21	16,51
9 Nassauische	139	—	—	139	278	11,08	1,47	528	1028	3080	—	4636	184,85	24,54	16,66
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	105	189	1	295	781	11,58	1,54	556	2408	6644	4728	14 336	212,61	28,23	18,36
11 Preuß. Ostbahn	40	250	—	290*	830	6,42	0,85	708	3832	6810	3528	14 878	122,17	16,22	17,52
12 Saarbrücker	82	—	—	82	164	8,39	1,11	218	528	1650	1125	3521	180,10	23,91	21,47
13 Westfälische	6	63	—	69	201	6,04	0,80	146	728	1810	952	3636	109,15	14,50	18,09
14 Sächsische östliche	52	88	—	140	368	14,21	1,90	363	1202	4280	—	5845	227,25	30,17	15,88
15 Sächsische westliche	277	80	—	357*	794	10,59*	1,41	525	3272	8640	—	12 437	165,93*	22,03	13,96
16 Württembergische	47	—	290	337	1254	15,39	2,04	698	5422	14 848	—	20 968	257,38	34,17	16,72
II. Privatbahnen														
a) unter Staatsverwaltg.														
17 Bergisch-Märkische	95	214	—	309*	832	11,01*	1,43	930	3086	6660	6390	17 066	225,80*	29,28	20,51
18 Hessische Nordbahn	—	56	—	56*	168	8,48	1,12	90	520	1930	—	2540	128,15	17,02	15,12
19 a. Oberschlesische	59	118	—	177	472	7,53*	1,03	379	1580	3925	2823	8707	146,36*	19,43	18,43
b. Breslau-Posen-Glogauer														
c. Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1110	725	2545	112,46	14,92	18,44
20 Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,0	0,66	95	264	1380	—	1739	108,69	14,42	21,74
21 Wilhelms-Bahn	5	22	—	27	76	3,28	0,43	48	174	660	672	1554	69,22	9,18	20,45
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	7,25	0,98	12	40	110	—	162	119,12	15,82	16,20
23 a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,49	1,05	24	112	380	—	516	145,25	19,30	18,41
b) in Privatverwaltung.														
24 Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,18*	3,74*	32	168	500	120	820	453,64*	60,15*	16,01
25 Altona-Kieler	32	45	—	77	199	6,91	0,91	178	840	2646	—	3664	111,71	14,82	18,41
26 Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66.)	313	—	—	313	626	7,69	1,02	612	2496	5300	—	11 408	140,15	18,60	18,22
Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67.)	313	—	—	313	626	7,49	1,02	612	2496	8300	—	11 408	140,15	18,60	18,29
27 Berlin-Anhaltische	56	95	—	151	397	8,01	1,07	468	1636	4080	240	6424	130,73	17,36	16,18
28 a. Berlin-Hamburger	—	178	—	178	534	13,44	1,78	368	2104	5380	1656	9508	239,38	31,74	17,81
b. Hamburg-Bergedorfer														
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,52
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	31	72	—	103	278	9,36	1,24	174	928	2435	1580	5117	172,35	22,88	18,41
b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,58	0,87	60	544	1680	550	2834	124,20	16,50	18,88
c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,33	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,63	18,26
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	27	67	1	95	259	11,21	1,50	90	764	2730	1000	4584	200,21	26,58	17,69
32 Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,66	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,25	17,31
33 Glückstadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,73	18,31
34 Hessische Ludwigs-E.	130	21	—	151	323	11,39*	1,51	382	1322	4670	—	6374	224,78*	29,83	19,73
35 Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,59
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	52	186	—	238*	662	9,43	1,25	593	2164	4990	6420	14 167	201,76	26,78	21,40

Digitized by Google

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene.	a. 4rädrige bedeckte.	c. 6rädrige offene.	d. 6rädrige bedeckte.	e. 8rädrige offene.	f. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.						Anz.	Anzahl.			
136	—	—	136	272	2,73	0,36	1415	1199	45	206	—	—	2865	5981	60,13	7,98	1
227	—	—	227	454	2,03	0,27	2310	2153	645	814	—	—	5922	13 303	59,31	7,87	2
—	47	—	47*	141	4,01	0,54	748	549	30	—	8	47	1382	2904	83,19	11,04	3
6	—	—	6	12	0,78	0,10	60	125	—	—	—	—	185	370	23,96	3,18	4
6	10	—	16	42	3,36*	0,45	96	181	—	10	—	—	287	584	45,35*	6,03	5
—	8	—	8	24	2,03	0,27	106	100	—	—	—	—	206	412	34,91	4,64	6
—	90	—	90*	270	2,30	0,30	3033	1330	117	10	28	315	4833	10 479	85,41	11,35	7
5	20	—	25	70	2,65	0,35	354	359	—	—	—	9	722	1462	55,32	7,34	8
23	—	—	23	46	1,93	0,24	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	93,31	12,40	9
30	28	—	58	144	2,14	0,28	2658	1587	161	18	37	65	4526	9435	139,92	18,58	10
—	62	—	62	186	1,53	0,20	768	1889	91	229	—	—	2977	6274	51,32	6,84	11
26	—	—	26	52	2,66	0,35	1874	368	—	—	—	—	2242	4484	229,36	30,45	12
—	29	—	29	87	2,61	0,35	959	267	2	26	3	6	1263	2572	77,24	10,22	13
i. R. 102b	i. R. 102d	—	in Kol. 102g	in Kol. 102a	in Kol. 103a	in Kol. 103b	1178	633	37	18	—	5	1871	3807	148,03	19,65	14
" 102b	—	—	" " 102g	" " 102a	" " 103a	" " 103b	4940	1286	—	1	4	4	6235*	12 487	166,35*	22,13	15
6	—	44	50	188	2,21	0,21	1014	711	—	—	120	337	2182	5278	64,78	8,60	16
59	36	—	95*	226	2,99*	0,39	6883	1116	67	34	30	—	8130	16 421	211,43	28,07	17
8	6	—	14*	34	1,72	0,23	246	82	—	—	—	8	336	688	34,71	4,61	18
16	30	—	46	122	2,03*	0,27	2737	887	1058	112	50	—	4844	10 958	177,03	23,50	19ab
—	13	—	13	39	1,72	0,23	115	214	1	41	3	—	374	796	35,17	4,67	- c
8	—	—	8	16	1,0	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	20
3	9	—	12	33	1,47	0,19	763	130	—	3	—	2	898	1803	72,88	9,68	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8	5,88	0,78	- b
i. R. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103a	in Kol. 103b	50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	23a
" 102b	—	—	" " 102g	" " 103a	" " 103b	" " 103b	80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
—	—	—	—	—	—	—	675	10*	—	—	—	—	685	1370	268,10	35,60	24
11	—	—	11	22	0,67	0,09	186	304	—	—	2	4	496	1004	30,61	4,06	25
64	—	—	64	128	1,58	0,21	852	825	—	—	—	—	1677	3354	41,30	5,47	26
74	—	—	74	148	1,83	0,24	920	987	—	—	—	—	1907	3814	46,83	6,22	
12	9	—	21	51	1,03	0,14	771	421	30	52	5	25	1304	2750	55,96	7,43	27
3	27	—	30	87	2,19	0,29	184	496	85	340	17	77	1199	3011	75,81	10,06	28
—	46	—	46	138	7,06	0,94	381	177	27	203	—	—	788	1806	92,43	12,27	29
6	15	—	21	57	1,92	0,25	104	234	1	60	34	67	500	1263	42,54	5,65	30a
—	12	—	12	36	1,58	0,21	134	126	42	30	—	—	332	736	32,39	4,39	- b
10	6	—	16	38	1,25	0,17	344	215	—	—	—	—	559	1118	36,63	4,87	- c
12	—	2	14	32	1,29	0,18	847	227	17	3	71	2	1167	2500	109,19	14,49	31
6	—	—	6	12	2,30	0,29	54	45	—	—	—	—	99	198	36,36	4,81	32
1	—	—	1	2	0,44	0,06	13	21	—	—	—	—	34	68	15,11	2,01	33
45	8	—	53	114	4,02*	0,53	595	396	—	—	—	—	991	1982	69,88*	9,27	34
3	—	—	3	6	2,49	0,33	16	5	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	35
23	46	—	69*	184	2,62	0,35	5945	791	374	254	30	—	7394	15 476	220,16	29,26	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	96				97			98					99		
		I. Bestand der														
		Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
		a. 4-	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV.	e. zusammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse
		rädrige. Anzahl.			Anz.	Anz.	Anz.		Plätze.				Plätze.			
37	Leipzig-Dresdener	80	76	—	156	388	17,52	2,23	258	1568	4770	—	6596	297,79	39,54	17,8
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	18	12	—	30	72	90,0	11,98	76	288	615	—	979	1223,75	162,47	13,60
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	51	—	51	153	10,48	1,39	122	592	1920	—	2634	180,41	23,95	17,32
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	81	49	—	130	309	15,96	2,12	198	976	3280	960	5414	279,65	37,12	17,20
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1	136	—	137	410	17,97	2,39	246	1304	4270	1875	7695	337,26	44,77	18,71
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	8,0	1,06	84	364	1220	450	2118	148,11	19,66	18,31
42	Mecklenburgische	6	31	9	46	141	7,33	0,97	114	488	1620	—	2222	115,31	15,31	15,76
43	Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,63	0,77	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,41
44	Niederschlesische Zweigbahn	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	144,21	19,13	17,11
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	5	—	5	15	1,48	0,20	40	40	96	132	308	30,43	4,04	20,21
46	Ostpreußische Südbahn	6	37	—	43	123	8,39	1,10	42	320	1360	840	2562	172,63	22,92	20,21
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	133	—	—	133	266	11,28	1,42	195	1104	2940	—	4239	179,69	23,85	15,91
	b. Pfälzische Maximiliansb.	34	—	—	34	68	8,13	1,08	78	264	700	—	1042	124,64	16,55	15,71
	c. Neustadt-Dürkheimer	3	—	—	3	6	2,91	0,39	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,0
48	Rheinische	281	74	—	355	784	11,36	1,51	2136	4650	7460	586	14 832	214,98	28,54	18,92
49	Schleswigsche	43	—	—	43	86	2,82	0,38	110	328	1175	—	1613	54,13	7,18	18,76
50	Taunus-E.	98	22	—	120	262	39,05	5,18	538	1282	2490	—	4310	642,23	85,30	16,45
51	a. Thüringische	8	116	—	124*	364	9,43	1,25	307	1584	4110	—	6001	155,47	20,64	16,40
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,88
52	Tilsit-Insterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,71
	Oesterreichische Bahnen.															
53	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	15,56*	2,12	120	276	320	—	716	190,45*	25,28	11,92
54	Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20,79
55	Brüun-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,495	12	64	152	—	228	60,80	8,07	16,28
56	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejwodka c. Pferde-Bahn.	8	—	3	11	28	3,78	0,50	48	88	204	170	510	68,91	9,13	18,21
		8	—	—	8	16	3,81	0,51	6	21	42	64	133	31,67	4,21	8,31
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	71	33	—	104	241	5,15	0,68	264	1024	3330	—	4618	98,65	13,09	19,16
58	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	382	1	—	383	767	9,53	1,27	812	3514	5832	—	10 158	126,44	16,72	13,24
60	Kaiserin { a. Kokom.-Bahn.	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2855	8752	—	12 330*	216,58	28,76	15,97
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn.	29	—	—	29	58	3,24	0,44	—	76	187	—	263	15,14	2,01	4,53
61	Pemberg-Czernowitzer	40	—	—	40	80	2,28	0,30	182	336	880	—	1398	39,83	5,29	17,1
62	Mohacs-Fünfkirchener	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
63	a. Oesterreichische nördliche	142	—	73	215	576	9,24	1,23	934	2802	5344	—	9080	145,73	19,35	15,76
	b. Oesterreichische südöstliche	178	1	58	237	591	9,41	1,25	712	3080	5784	—	9576	103,92	13,80	16,20
	c. Wien-Neu-Szönyer	10	18	25	53	174	8,21	1,10	148	648	1812	—	2608	124,61	16,54	14,99
64	a. Südbahn, Oesterreichische	327	30	307	664	1972	9,29	1,25	2198	6606	18 508	—	27 312	130,05	17,27	13,53
	b. Tiroler	120*	1	—	121	243	6,11	0,81	456	984	2400	—	3840	96,53	12,82	15,80
65	Süd-Norddeutsche	92	—	—	92	184	7,03	0,93	181	874	1420	690	3165	120,89	16,05	17,21
66	Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,11
67	Turnau-Kraluper-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
	Fremdländische Bahnen.															
68	Lüttich-Maestrichter	23	—	—	23	46	11,22	1,48	136	200	594	—	930	240,32	31,89	20,21
69	Niederländische Rhein-E.	171	1*	—	172	345	14,84	1,97	1458	2210	3924	—	7592	326,68	43,37	22,01
70	a. Warschau-Wiener	—	55	—	55*	165	3,56	0,47	176	828	1070	660	2734	58,82	7,82	16,57
	b. Warschau-Bromberger	10	56	—	66	188	10,06	1,33	120	400	1520	1440	3480	186,09	24,71	18,51
71	Niederländische Staats-E.	169	4	—	173	350	4,33	0,58	1176	1630	4482	—	7288	88,14	11,71	20,83

Digitized by Google

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4-	6-	8-	zu-	über-	pro	pro Kilo-	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam-	über-	pro	pro Kilo-	
rädrige.			sammen.	haupt.	Meile	meter	offene.	bedeckte.	offene.	be- deckte.	offene.	be- deckte.	men.	haupt.	Meile	meter	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.		Anzahl.		Anzahl.		Anz.	Anzahl.			
					Bahnlänge.										Bahnlänge.		
14	4	—	18	40	1,81	0,24	710	315	136	131	—	7	1299	2879	129,95	17,26	37
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	4	5,0	0,66	38
7	2	—	9	20	1,37	0,18	86	117	43	23	—	—	269	604	41,37	5,49	39
—	18	—	18	54	2,79	0,37	770	643	—	—	5	58	1476	3078	158,99	21,11	40
—	29	—	29	87	3,81	0,51	670	554	21	162	—	25	1432	3097	135,71	18,03	41a
—	4	—	4	12	0,84	0,11	56	108	13	79	2	—	258	612	42,80	5,68	- b
4	4	—	8	20	1,04	0,14	128	86	6	30	18	59	327	844	43,80	5,81	42
—	3*	—	3	9	1,46	0,19	9	35	12	9	—	—	65	151	24,43	3,24	43
2	3	—	5	13	1,27	0,18	26	58	—	—	19	6	109	268	28,21	3,73	44
—	4	—	4	12	1,18	0,16	132	31	14	10	—	—	187	398	35,23	5,22	45
9	—	—	9	18	1,21	0,16	113	260	—	—	—	—	373	746	50,27	6,67	46
35	—	—	35	70	2,97	0,39	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	142,73	18,94	47a
11	—	—	11	22	2,63	0,35	345	90	6	—	—	—	441	888	106,22	14,10	- b
3	—	—	3	6	2,51	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
97	7	—	104	215	3,12	0,41	2655	710	5	—	6	—	3376	6769	98,12	13,02	48
15	—	—	15	30	1,01	0,13	160	130	—	—	—	—	290	580	19,46	2,58	49
—	17	—	17	51	7,60	1,01	122	84	12	7	—	—	225	469	69,89	9,28	50
2	27	—	29*	85	2,20	0,29	773	851	14	4	—	36	1678	3446	89,27	11,85	51a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	153	—	—	—	—	345	690	30,34	4,03	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,15	48	80	—	—	—	—	128	256	35,73	4,73	52
3	—	—	3	6	1,59*	0,21	375	12	—	—	—	—	387	774	150,29	19,95	53
12	—	—	12	24	0,90	0,12	580	194*	—	—	—	—	774	1548	58,06	7,71	54
2	—	—	2	4	1,06	0,14	93*	5	—	—	—	—	98	196	52,27	6,94	55
4	—	—	4	8	1,08	0,14	168	10	—	—	—	—	178	356	48,11	6,39	56ab
4	—	—	4	8	1,50	0,22	100	—	—	—	—	—	100	200	47,62	6,22	- c
39	1	—	40	81	1,73	0,23	525	780	—	—	21	46	1372	2878	61,46	8,16	57
—	—	3	3	12	2,26	0,29	134	—	—	—	—	4	138	284	53,48	7,10	58
121	—	—	121	242	3,01	0,40	2747	2589	—	—	110	217	5663	11 980	149,13	19,79	59
59	—	1	60*	122	2,11	0,28	699	1273	1	—	8	—	1981*	3979	69,89	9,28	60a
4	—	—	4	8	0,46	0,06	562	144	—	—	29*	—	735	1528	87,96	11,68	- b
12	—	—	12	24	0,68	0,09	120	492	—	—	—	—	612	1224	34,16	4,63	61
4	—	—	4	8	0,99	0,13	227	20	—	—	—	—	247	494	61,14	8,13	62
36	—	31	67	196	3,13	0,42	1239	458	31	—	297	554	2579	6891	110,39	14,68	63a
82	5	12	99	227	2,46	0,33	687	1732	106	61	332	687	3605	9414	102,16	13,56	- b
13	—	4	17	42	2,01	0,27	100	611	—	9	19	3	742	1537	73,14	9,72	- c
114*	—	30	144	348	1,66	0,22	2607	3326	—	—	—	20	5953	11 946	56,88	7,55	64a
30	—	—	30	60	1,21	0,26	665	610	—	—	—	—	1275	2550	64,10	8,51	- b
12	—	—	12	24	0,93	0,12	491	293	—	—	—	—	784	1568	59,69	7,93	65
38	15	—	53	121	1,87	0,24	391	850	—	—	—	—	1241	2482	32,10	4,26	66
4*	—	—	4	8	0,69	0,09	128	23	—	—	—	—	151	302	26,21	3,48	67
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07	68
57	—	—	57	114	4,90	0,65	648	588	—	—	—	—	1236	2472	106,37	14,13	69
—	16	—	16	48	1,03	0,14	851	284	244	141	—	—	1520	3425	73,81	9,80	70a
—	12	—	12	36	1,93	0,26	64	114	140	80	—	—	398	1016	54,24	7,21	- b
61	—	—	61	122	1,46	0,20	1411	356	—	—	—	—	1767	3534	42,76	5,68	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4achsige	b. 6achsige	c. 8achsige	d. zusammen. (rädrige. Anzahl.)	105 Schneepflüge. Anz.	106 Draisinen. Anz.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
1	Badische	156	—	—	156	16	14	24 Briefpost- und 18 Post-Packwagen
2	Bayerische	389*	88	—	477	27	74	88 Bahnpostwagen
3	Braunschweigische	8	—	—	8	38*	3	
4	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
5	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
6	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
7	Hannoversche	306	—	—	306	—	12	
8	Main-Weser	47	—	—	47	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	17	—	112	—	—	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	47	117	—	164	8	15	159 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	52	—	—	52	—	3	27 Bahnmeister- und 7 Bahnhofswagen
14	Sächsische östliche	67	—	—	67	—	6	
15	Sächsische westliche	87	—	—	87*	—	14	
16	Württembergische	50	—	—	50	4	—	27 Bahnpost- und 8 Kranken- und Gefangenen-Wagen
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine beim Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
18	Hessische Nordbahn	21	—	—	21	—	2	
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	5	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
	c. Stargard-Posener	12	11	—	23	—	2	
20	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	(2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftlich mit der Nassauischen E.) und 1 Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	78	14	2	94	—	2	
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
23	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
25	Altona-Kieler	40	—	—	40	3	8	(1 stehende Maschine am Quai in Altona und 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
26	Bayerische (v. 1. Centr. b. 31. Dez. 67)	50	—	—	50	—	—	24 vierrädrige Postwagen
	Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dez. 67)	50	—	—	50	—	—	26 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	163*	—	—	163	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger	74	—	—	74	—	6	(1 Dampf-Draisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schnellen-Tränkanstalt zu Berlin
	b. Hamburg-Bergedorfer							
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	47	10	—	57	—	3	
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	22	27	—	49	—	3	1 Seil- und 1 Kiepenwagen
	b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	c. Vorpommersche	70	—	—	70	—	3	1 Bahnrevisionswagen
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
33	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
34	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	(1 Dampfboot, 2 Möbelwagen für Straßenfahrt und 20 Bahnmeisterwagen
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	290	2	—	292	76*	7	

Digitized by Google

108	109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen. a. eisernen	b. stählernen	Gesammt-Ladungsfähigkeit a. der Gepäckwagen. Zoll-Centner	b. der Güterwagen. Zoll-Centner	c. der Equipage- u. Viehwagen. Zoll-Centner	d. der Arbeitswagen. Zoll-Centner	e. zusammen. Z.-Ctr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Zoll-Centner	pro Kilometer Bahnlänge. Zoll-Centner	Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse. Z.-Ctr.	Durchmesser derselben (in der Nabe). Zoll.	
360	200	13 310	541 785	2820	14 000	571 915	*5750*	*763*	100	5 1/8	1
—	—	28 480	934 900	12 330	44 080	1 019 790	*4547*	*604*	175*	3,86	2
176	60	7050	213 600	3500	240	224 390	*6428*	*853*	100	5 (engl.)	3
—	48	900	26 000	8190	4000	39 090	*2532*	*336*	100	4 13/16	4
147	—	2680	41 540	2880	320	47 420	*3685**	*489*	100	5	5
39	—	1600	49 200	in Kol. 109b	in Kol. 109b	50 800	*4305*	*572*	172	5 5/8 (engl.)	6
944	—	10 800	733 920	2240	24 480	771 440	*6292*	*835*	100	5 (engl.)	7
392	—	4160	100 650	5330	4470	114 610	*4336*	*576*	100	5 11/16	8
131	—	2300	228 900	4200	—	235 400	*9386*	*1246*	100	4 7/8	9
350	722	5360	871 070	8814	8710	893 954	*13 258*	*1760*	150	5 3/4	10
1236	—	7450	495 552	44 021	34 603	581 626	*4776*	*634*	115	5	11
122	4	2600	370 500	1680	9680	384 460	*19 665*	*2611*	100	3 3/4—5	12
158	121	4185	176 160	6900	4160	191 405	*5748*	*763*	100	5	13
306	12	in Kol. 109b	267 350	in Kol. 109b	in Kol. 109b	267 350	*10 395*	*1380*	100	3 3/4—5 1/4	14
415	—	" " 109b	859 160	" " 109b	" " 109b	859 160	*11 461**	*1522*	100	3 3/4—5 1/4	15
193	—	10 000	400 120	2300	10 000	422 420	*5185*	*688*	146	4 15/16	16
1062	—	11 160	1 347 370	21 680	—	1 380 210	*17 772*	*2360*	100	3—5 1/4	17
93	3	1700	42 210	—	2100	46 010	*2321*	*308*	100	3 3/4—5	18
556	482	7410	891 890	6560	—	905 860	*14 634*	*1943*	110	5	19a u. b
73	46	2837	62 561	8735	1850	75 983	*3358*	*446*	113	5	- c
46	—	1200	104 330	2680	3700	111 960	*6998*	*929*	100	4 7/8—5	20
80	—	2190	165 662	1080	12 580	181 512	*7337*	*974*	113	4 1/4—5 1/4	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
24	—	—	300	—	—	300	*220*	*29*	50	4 1/2	- b
29	—	in Kol. 109b	11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	*2572*	*341*	100	3 3/4—5 1/4	23a
31	—	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4648*	*618*	100	4 1/4—5 1/4	- b
41	—	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	3 7/8	24
204	—	880	70 460	in Kol. 109b	3200	74 540	*2273*	*302*	90	4 1/2 u. 5	25
238	—	8800*	335 400		10 000	354 200	*4351*	*578*	100	5 1/8	26
238	—	10 000*	381 400		10 000	401 400	*4931*	*655*	100	5 1/8	
151	—	2040	223 610	2250	8320	236 220	*4807*	*638*	141	eiserne 5 / stählerne 4 3/4	27
426	78	3045	205 250	11 100*	6440	225 835	*5686*	*755*	100	5 1/8	28
503	—	6615	143 850	in Kol. 109b	4960	155 425	*7954*	*1056*	100	3 1/4—5	29
—	123	2100	78 685	425	6214	87 424	*2945*	*391*	111	3 3/4—5	30a
28	—	1440	74 720	2340	—	78 500	*3443*	*457*	120	4 7/8 u. 5	- b
52	—	1966	89 310	11 800	14 000	117 076	*3842*	*510*	100	4 1/4—4 7/8	- c
132	30	1800	228 558	1040	—	231 398	*10 107*	*1342*	165	5	31
41	—	480	7800	7560	—	15 840	*2901*	*385*	40 u. 100	3 1/4—4 3/4	32
5	—	120	4380	—	440	4940	*1098*	*146*	90	4 3/4	33
190*	—	8900	190 500	in Kol. 109b	2880	202 280	*7132**	*947*	100	4 1/4—5	34
12	—	360	3800	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5 1/4	35
1621*	in Kol. 108a	7360	1 273 980	13 080	29 280	1 323 700	*18 852*	*2503*	100	eiserne 5 / stählerne 4 3/4	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	104 Arbeitswagen: a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	c. 8-rädrige	d. zusammen	105 Schneepflüge	106 Draisinen	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	15 Post- und 1 Krankenwagen
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	18	—	18	—	—	
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	26	—	—	26	1	3	
41	a. Magdeburg-Halberstädter	72	—	—	72	—	1	
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	
43	Neisse-Brieger	—	—	2	2	—	1	7 Bahnmeisterwagen
44	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	
46	Ostpreußische Südbahn	i. K. 102	—	—	—	—	1	10 Bahnmeisterwagen
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	6 Post- und 2 Gefangenen-Wagen
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Postwagen
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	
48	Rheinische	330	—	—	330	—	10	11 Hülfs- und 9 Bergbremswagen
49	Schleswigsche	12	—	—	12	6	—	1 Wasser- und 2 Postwagen
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote
51	a. Thüringische	113	—	—	113	—	1	
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
52	Tilsit-Insterburger	i. K. 102a	—	—	—	—	1	
	Oesterreichische Bahnen.							
53	Aussig-Teplitzer	i. K. 102a	—	—	—	1	2	
54	Böhmische Westbahn	20	—	—	20	5	10	
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	22 kleine Bahnwagen
56	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	25	—	—	25	2	2	
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	15	—	—	15	—	—	
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn							
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	16	45	
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	132	—	—	132*	16*	9*	
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	67	—	—	67	10	4	
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	6	3	4 vierrädrige Postwagen
62	Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	14	—	
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	15	—	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	—	
64	a. Südbahn, Oesterreichische	150	—	110	260	51	—	
	b. Tiroler	24	—	—	24	6	—	
65	Süd-Norddeutsche	30	—	—	30	6	4	
66	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	3	
	Fremdländische Bahnen.							
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	
69	Niederländische Rhein-E.	60	—	—	60	—	2	
70	a. Warschau-Wiener	20	27	—	47	—	9	8 sechsrädrige Postwagen
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 sechsrädrige Postwagen
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	

Digitized by Google

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.				Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
3717	—	1440	205 090	in Kol. 109b	—	206 530	*9324*	*1238*	(eiserne 100) stählerne 150	5⅞	37
28	—	—	180	—	100	280	*350*	*46*	45	3⅛	38
34	—	1080	44 830	2406	2520	50 836	*3482*	*462*	100	5	39
221	—	2460	236 500	860	1950	241 770	*12 488*	*1658*	200	5	40
234	—	4350	341 780	in Kol. 109b	in Kol. 109b	346 130	*15 168*	*2014*	100	5	41a
205	—	360	27 180	7835	480	35 795	*2703*	*332*	100	5	- b
—	—	1200	41 220	3600	—	46 020	*2388*	*317*	100	5	42
13	—	750	7730	220	280	8980	*1453*	*193*	55	3¼, 3⅞, 4⅛ u. 4¼	43
69	1	920	16 344	744	1152	19 160	*2017*	*268*	90	4⅞	44
70	—	480	29 686	—	—	30 166	*2981*	*396*	90	4 15/16	45
—	24	1305	45 500	21 640	—	68 445	*4612*	*612*	100	5	46
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*9731*	*1292*	150	4⅜	47a
—	—	1400	51 200	2500	—	55 100	*6579*	*873*	150	4⅞	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
177	700	19 060	640 500	12 030	33 000	704 590	*10 213*	*1356*	100	5	48
25	—	1200	36 120	—	1440	38 760	*1301*	*173*	60 u. 80	3¾, 4⅛ u. 5	49
110	91	1680	35 310	in Kol. 109b	—	36 990	*5513*	*732*	100	5⅛	50
185	—	3540	222 790	2720	—	229 050	*5934*	*788*	100	3⅛—5	51a
76	—	1440	39 500	in Kol. 109b	—	40 940	*1803*	*239*	75	4⅛—4¾	- b
—	—	640	17 796	2850	3165	24 451	*3415*	*453*	90	5	52
40	—	600	77 400	in Kol. 109a	in Kol. 109a	78 000	*15 145*	*2011*	100	4¾	53
113	—	2400	148 800	6000	4000	161 200	*6046*	*802*	100	4⅞	54
—	—	160	17 920	—	—	18 080	*4821*	*640*	120	3⅝	55
64	—	800	33 630	400	750	35 580	*4808*	*638*	100	4⅛	56a u. b
—	—	280	7000	—	450	7730	*1840*	*244*	37	2⅛	- c
230	—	7640	161 110	110 965	16 200	295 915	*6322*	*839*	100	4⅞	57
24	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	4—4¼	58
1287	—	15 330	920 815	12 120	—	948 265	*11 803*	*1567*	112,8	4⅞	59
240	—	4470	265 685	77 095	1440	348 690*	*6125*	*813*	100*	2⅛ resp. 4¾*	60a
—	—	160	34 200	—	670	35 030	*2016*	*268*	25	2¼	- b
—	—	2400	60 000	62 400	—	124 800	*3555*	*472*	100	—	61
58	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4⅛	62
626	94	13 025	500 865	10 637	—	524 527	*8418*	*1118*	115	3⅞—4⅜	63a
1113	98	17 570	625 995	69 286	—	712 851	*7736*	*1027*	115	3¾—4¼	- b
201	14	3040	129 375	12 557	—	144 972	*6927*	*920*	115	3⅞—4⅜	- c
200	—	29 700	1 191 200	in Kol. 109b	55 300	1 276 200	*6077*	*807*	100	4⅞	64a
—	—	2830	255 000	2000	4400	264 230	*6643*	*882*	100	4⅞	- b
—	—	2400	124 400	32 400	6000	165 200	*6310*	*838*	100	4 15/16	65
215	—	4890*	167 110	20 965	40 000	232 965	*3013*	*400*	85	4⅞	66
20	—	800	28 000	2200	—	31 000	*2691*	*357*	105	4⅞	67
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	5	68
447	—	6570	177 140	12 760	10 240	206 710	*8895*	*1181*	100	5⅛ (engl.)	69
—	—	2560	223 910	17 240	3490	247 200	*5328*	*707*	100	5	70a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3457*	*459*	100	5	- b
307	—	11 960	286 000	58 000	—	355 960	*4307*	*572*	170	5	71

Digitized by Google

II. Anschaffungskosten der

I. Staatsbahnen.	113 Lokomotiven und Tender a. überhaupt. Thlr.	113 Lokomotiven und Tender b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	113 Lokomotiven und Tender b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen a. überhaupt. Thlr.	114 Personenwagen b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen a. überhaupt. Thlr.	115 Gepäckwagen b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
1 Badische	3 328 749	33 465	4443	1 471 249	14791	1964	185 712	1867	248
2 Bayerische	6 668 556	29 732	3947	1 864 933	8315	1104	474 412*	2115	281
3 Braunschweigische	1 753 471	50 228	6669	402 152	11 520	1529	106 948	3064	407
4 Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	104 484	6767	890	11 801	764	101
5 Main-Neckar	382 373	32 878	4365	206 946	17 794	2362	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
6 Hessische Ludwigs-Hanauer	181 800	15 407	2046	159 571	13 523	1796	20 472	1735	230
7 Hannoversche	3 496 084	28 516	3786	1 002 477*	8177	1086	173 045*	1411	187
8 Main-Weser	978 423	37 019	4914	342 561	12 961	1720	51 861	1962	260
9 Nassauische	547 502	21 830	2899	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 340 884	49 546	6578	774 395	11 484	1525	115 159	1708	227
11 Preuß. Ostbahn	2 782 361	22 847	3033	904 914	7431	987	152 648	1253	166
12 Saarbrücker	1 070 971	54 781	7272	184 425	9433	1252	46 288	2368	314
13 Westfälische	1 229 206	36 913	4901	199 867	6002	797	68 076	2044	271
14 Sächsische östliche	1 115 860	43 385	5760	360 703	14 025	1862	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
15 Sächsische westliche	2 848 430	37 999*	5045	718 894	9590*	1273	" " 114a	" " 114b	" " 114c
16 Württembergische	2 583 425	31 710	4210	843 796	10 357	1375	99 055	1216	161
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	4 438 294	57 150	7588	839 239	11 104*	1474	165 440	2189*	291
18 Hessische Nordbahn	732 135	36 939	4904	163 944	8272	1098	20 800	1049	139
19 a. Oberschlesische	2 372 350	38 325	5088	459 204	7719*	1025	90 455	1521*	202
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	560 330	24 760	3287	151 452	6692	888	26 602	1175	156
20 Rhein-Nahe-E.	525 613	32 851	4361	90 086	5630	747	14 556	910	121
21 Wilhelms-Bahn	407 300	16 462	2186	62 775	2796	371	22 359	996	132
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	57 285	12 702	1686	29 681	6581	874	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 114a	" " 114b	" " 114c
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	138 358	27 076	3595	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
25 Altona-Kieler	399 957*	12 194	1619	145 984*	4451	591	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
26 Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66.	1 760 610	21 639	2873	789 718	9702	1288	158 523*	1947	259
Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	1 933 839	23 757	3154	789 718	9702	1288	184 811*	2270	301
27 Berlin-Anhaltische	1 194 392	24 304	3227	400 697	8154	1082	30 639	623	82
28 a. Berlin-Hamburger	1 535 666	38 662	5133	557 812	11 044	1465	57 432	1446	192
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	916 400	46 898	6227	467 054	22 903	3174	110 262	5643	749
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	872 000	29 370	3899	265 783	8952	1189	45 542	1534	200
b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	271 072	8896	1181	29 693	974	130
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	625 426	27 318	3627	277 650	12 127	1610	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
32 Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
33 Glückstadt-Elmshorner	58 572	13 016	1728	13 839	3075	408	1400	311	41
34 Hessische Ludwigs-E.	1 029 994	36 318*	4821	334 959	11 811*	1568	85 360	3009*	399
35 Homburger	58 057	24 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	5 193 877	73 969	9821	681 702	9708	1289	159 846	2276	302

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 995 620	*30 116*	*3999*	45 714	10 057	59 566	—	1
5 012 683	*22 349*	*2967*	65 807	in Kol. 117	—	2 376 218*	2
1 783 742	*51 095*	*6784*	868	—	—	—	3
241 913	*15 668*	*2080*	19 480	—	—	—	4
365 764	*31 450*	*4175*	in Kol. 118	2472	—	—	5
245 300	*20 788*	*2760*	39 312	1500	—	—	6
4 740 152	*38 664*	*5133*	96 963	—	—	—	7
870 868	*32 950*	*4374*	24 009	1500	—	—	8
1 082 804	*43 174*	*5733*	—	280	—	—	9
4 944 237	*73 324*	*9735*	74 250	—	—	—	10
3 882 321	*31 880*	*4233*	186 315	11 372	23 076	—	11
2 066 110	*105 683*	*14 028*	50 360	—	—	—	12
1 219 671	*36 627*	*4863*	27 664	1201	8623	—	13
1 466 933	*57 035*	*7572*	—	1313	—	—	14
3 979 399	*53 087**	*7048*	4191	2726	—	—	15
2 599 036	*31 914*	*4237*	34 491	751	10 012	60 426*	16
7 428 225	*95 651*	*12 699*	—	—	627 118	in Kol. 115	17
347 951	*17 555*	*2331*	7280	330	—	—	18
5 250 002	*84 814*	*1126*	—	in Kol. 119	230 059	in Kol. 119	19ab
434 813	*19 214*	*2551*	67 467	—	—	—	- c
585 480	*36 593*	*4858*	23 680	—	83 090	—	20
851 455	*34 416*	*4569*	67 728	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	22a
4000	*2956*	*391*	—	—	—	—	- b
57 593	*12 770*	*1695*	4941	—	—	—	23a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
468 246	*91 633*	*21 166*	600	—	—	—	24
407 226*	*12 415*	*1648*	in Kol. 116	941	234	—	25
1 996 205	*24 323*	*3236*	48 941	—	—	—	26
2 267 009	*27 850*	*3699*	48 941	—	—	—	
1 592 890	*32 415*	*4303*	30 200	3900	—	—	27
1 780 045	*44 815*	*5950*	50 250	2000	4034	—	28
1 183 260	*60 556*	*8040*	28 024	—	—	—	29
699 594	*23 564*	*3129*	41 759	1230	2109	22 883*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 640*	*2475*	51 165	1350	754	7488*	- c
1 249 340	*54 568*	*7245*	—	—	—	—	31
108 974*	*19 958*	*2649*	—	228	—	—	32
28 239	*6275*	*834*	1627	—	3082	—	33
1 074 092	*37 873**	*5028*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	34
20 200	*8631*	*1146*	—	—	—	—	35
7 608 840	*108 362*	*14 387*	107 924	6300	—	—	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	972 850	43 921	5831	343 709	15 517	2060	24 000	1084	144
38	Ludwigs-E. (Nürnd.-Fürth)	38 665	48 331	6412	34 933	43 666	5797	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	320 283	21 937	2912	137 091	9389	1247	12 548	859	114
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 318	12 268	1628	275 542	14 233	1890	34 560	1785	237
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 084 900	47 541	6312	358 419	15 706	2085	54 200	2375	315
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	377 648	26 408	3506	105 286	7362	977	8280	579	77
42	Mecklenburgische	450 000	23 352	3100	129 486	6719	892	12 000	623	83
43	Neisse-Brieger	123 370	19 963	2650	33 178	5369	713	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	206 948	21 784	2892	56 802	5979	794	8687	914	121
45	Oppeln-Tarnowitzer	178 478	17 636	2341	17 775	1756	233	9440	933	124
46	Ostpreußische Südbahn	229 900	15 492	2057	111 970	7545	1002	13 770	928	123
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	653 476	27 701	3677	198 950	8434	1119	38 015	1611	214
	b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	27 211	3613	51 175*	6121	813	13 542	1620	215
	c. Neustadt-Dürkheimer	43 028	20 857	2766	7342	3556	472	3900	1889	251
48	Rheinische	3 084 808	44 714	5936	835 533	12 111	1608	170 612	2473	328
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	273 180	40 712	5405	176 678	26 330	3496	25 146	3747	497
51	a. Thüringische	1 430 623	37 063	4921	369 555	9574	1271	51 134	1325	176
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
52	Tilsit-Insterburger	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	148 053	28 748	3817	60 356	16 052*	2131	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
54	Böhmische Westbahn	495 320	18 589	2467	226 100	8481	1126	21 840	819	109
55	Brünn-Rossitzer	99 661	26 576	3528	15 987	4263	566	2400	640	85
56	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	142 515 / 58 356 / —	34 424 / 17 901 / —	4571 / 2376 / —	9995 / 14 010	2414 / 1878	320 / 249	2394 / 2559	578 / 343	77 / 45
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	43 164	5731	339 686	7257	964	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
58	Graz-Köflacher	75 146	14 151	1879	18 339	3453	458	4460	839	111
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	4 268 825	53 134	7054	744 550	9267	1230	161 559	2011	267
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn Elisabeth b. Pferde-Bahn	2 306 833 / —	40 529 / —	5380 / —	1 077 973 / —*	18 935 / —	2514 / —	in Kol. 114a / —	in Kol. 114b / —	in Kol. 114b / —
61	Lemberg-Czernowitzer	503 200	14 332	1903	100 480	2862	380	30 600	871	116
62	Mohacs-Fünfkirchener	197 221	24 408	3241	27 712	3430	455	4965	614	82
63	a. Oesterreichische nördliche	3 009 834	48 304	6413	607 297	9746	1294	136 473	2190	291
	b. Oesterreichische südöstliche	3 639 708	39 498	5244	711 222	7718	1025	198 182	2151	285
	c. Wien-Neu-Szönyer	582 697	27 840	3696	153 517	7335	974	32 914	1573	209
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 230 127	29 666	3939	1 276 831	6080	807	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	967 978	36 974	4909	226 249	8642	1147	21 918	837	111
66	Theiß-Bahn	1 816 914	23 502	3120	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
67	Turnau-Kralup-Prager	203 333	17 649	2343	50 260	4362	579	6987	606	80
	Fremdländische Bahnen.									
68	Ritlich-Mastrichter	75 184	19 478	2586	39 834	10 320	1370	9813	2542	338
69	Niederländische Rhein-E.	992 012	12 686	5667	411 960	17 726	2351	92 458	3978	528
70	a. Warschau-Wiener	1 223 642*	26 372	3501	131 086*	2825	375	35 702*	769	102
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	1 459 774	17 662	2345	397 334	4807	638	107 861	1305	173

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 134 450	*51 217*	*6796*	—	—	2200	—	37
644	*805*	*106*	250	—	—	—	38
328 364	*22 491*	*2986*	—	—	—	—	39
1 443 861	*74 579*	*9902*	in Kol. 116a	900	—	—	40
1 494 580	*65 491*	*8695*		in Kol. 116a	—	—	41a
348 259	*24 354*	*3234*	—	350	—	—	- b
411 397	*21 349*	*2834*	—	900	—	—	42
73 010	*11 811*	*1568*	in Kol. 116a	574	1897	—	43
146 612	*15 433*	*2049*	9750	—	—	—	44
205 933	*20 349*	*2734*	—	—	—	—	45
397 100	*26 758*	*3553*	—	300	1600	—	46
1 148 973	*48 706*	*6466*	600	650	5000	—	47a
310 619	*37 155*	*4933*	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
2 903 871	*42 091*	*5588*	186 780	2390	20 642	—	48
—	—	—	—	—	—	—	49
207 237	*30 884*	*4100*	—	—	—*	—	50
1 504 565	*38 978*	*5175*	29 623	188	—	—	51a
341 487	*15 037*	*1996*	11 560	—	—	—	- b
142 632	*19 921*	*2645*	in Kol. 116a	450	—	—	52
325 854	*63 272*	*8400*	in Kol. 116a	1820	—	—	53
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	54
81 227	*21 660*	*2876*	—	1000	—	—	55
107 008	*25 847*	*3432*	929	2450	—	—	56a
56 794	*7613*	*1011*	1296	260	9146	—	- b c
2 160 414	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	57
90 862	*17 111*	*2271*	—	300	—	—	58
6 234 925	*77 607*	*10 303*	—	29 913	—	—	59
1 774 895	*31 176*	*4139*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
693 396	*19 749*	*2622*	—	1800	—	—	61
284 713	*35 237*	*4678*	28 731	2932	—	—	62
3 574 575	*57 368*	*7617*	—	22 908	12 447*	—	63a
5 253 767	*57 013*	*7570*	—	20 845	17 169*	—	- b
1 096 661	*52 397*	*6957*	—	8968	6072	—	- c
6 381 213	*30 385*	*4034*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
861 302	*32 899*	*4368*	7430	6877	—	—	65
1 449 487	*18 749*	*2489*	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	66
133 553	*11 593*	*1539*	—	620	—	—	67
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	68
1 251 156	*53 879*	*7152*	30 537	365	—	—	69
1 528 356*	*32 939*	*4373*	50 335*	6750*	in Kol. 114a	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 638 826	*19 828*	*2632*	—	—	—	540	71

Digitized by Google

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

Digitized by Google

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	I. Staatsbahnen.	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeits-Zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz- meilen.
1	Badische	67 085	316 601	161 803	33 271	3851	2145	4885	**589 641**	582 611*
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	in Kol. 121b / " " 121b	955 828 / 1 023 312	in Kol. 121b / " " 121b	in Kol. 121b / " " 121b	38 693 / 152 328	912 / 3648	2752 / 11 008	297 574 / **1 190 296**	294 822 / 1 179 288
3	Braunschweigische	36 931	85 076	110 218	21 221	in Kol. 121b	in Kol. 121b	45 929	**299 375**	253 446
4	Friedrich-Franz-E.	23 568	8248	11 852	—	52	4804	522	**49 046***	46 475* / 2046*
5	Main-Neckar	13 136	51 531	11 415	7894	596	225	251	**85 048**	84 572
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	26 118	15	1201	272	**27 606**	27 334
7	Hannoversche	in Kol. 121c	in Kol. 121c	774 034	in Kol. 121c	in Kol. 121c	18 763	—	**792 797**	792 797
8	Main-Weser	39 843	43 091	51 816	41 955	4304	1047	4833	**186 889**	182 056
9	Nassauische	4320	93 804	44 894	—	3225	1863	1783	**149 889**	148 106
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48 132	182 305	323 870	—	—*	20 414	72 676	**647 397**	574 721
11	Preuß. Ostbahn	155 937	102 400	174 620	in Kol. 121c	52 372	27 491	51 775	**564 595**	512 820
12	Saarbrücker	500	48 178	92 540	" " 121c	10 078	3978	2750	**158 024***	155 274
13	Westfälische	—	80 124	106 414	—	12 246	8687	15 838	**223 309**	207 471
14	Sächsische östliche	151	100 444	62 018	8354	6446	918	12 866	**191 197**	178 331
15	Sächsische westliche	in Kol. 121b	251 901	278 521	—	—	5743	34 044	**570 209**	536 165
16	Württembergische	24 292	256 350	124 294	32 205	46 732*	9845	27 850	**521 568**	493 718
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	9131	267 806	338 191	—	23 477	15 070	44 352	**698 027**	653 675
18	Hessische Nordbahn	in Kol. 121c	in Kol. 121c	117 543	in Kolonne 121c	in Kol. 121c	—	6115	**123 658**	117 543
19	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	19 053	86 950	313 278		31 425	4481	35 353	**490 540**	455 187*
	c. Stargard-Posener	—	33 467	41 293		9517	5342	7580	**97 199**	89 619
20	Rhein-Nahe-E.	14 334	30 864	60 969	436	10 949	1409	3877	**122 838***	118 961
21	Wilhelms-Bahn	5545	6906	44 179	in Kol. 121c	731	2312	825	**60 498**	59 673
22	a. Gößnitz-Geraer	—	13 479*	2548	" " 121c	—	—	289	**16 316**	16 027
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	7105	—	84	31	**7220**	7189
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	2518	13 695	—	171	995	**17 379**	16 384
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 121d	16 213	—	171	995	**17 379**	16 384
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	—	8068	26 737	—	—	—	—	**34 805**	34 805
25	Altona-Kieler	in Kol. 121b	91 726	in Kol. 121d	29 625	—	in Kol. 121c	1833	**123 184**	121 351
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	15 339 / 37 329	37 329 / 54 840	54 840 / in Kol. 121c	in Kol. 121c	11 124 / 33 135	— / 7229	1494 / 4771	110 367 / **447 135**	108 671 / 442 364
27	Berlin-Anhaltische	57 326	62 768	62 154	43 678	3009	6450	7014	**242 401**	235 387
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	39 802	30 861	86 717	74 381	17 700	12 798	20 994	**283 253**	262 259
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	30 822	74 572	65 618	—	—	1738	6693	**179 443**	172 750
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	16 348	77 896	49 536	in Kol. 121c	8626	14 130	10 248	**176 784**	166 536
	b. Hinterpommer.	16 476	33 387	17 369	—	2180	1209	3305	**73 926**	70 621
	c. Vorpommersche	20 593	45 848	24 783	—	1338	2252	4268	**99 082**	94 814
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	49 275	84 263	—	—	in Kol. 121c	1947	**135 485**	133 538
32	Frankfurt-Hanauer	9373	9582	—	14 708	in Kol. 121g	1533*	773	**35 969**	35 196*
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 060	—	1329	57	**11 446**	11 389
34	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	143 789	55 762	in Kol. 121b c	in Kol. 121b c	1914	—	**201 465**	201 465*
35	Homburger	3650	9974	—	1825	188	83	345	**16 065**	15 720
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	88 812	230 292	459 152	—	in Kol. 121a—c	in Kol. 121a—c	72 109	**850 365**	778 256

Digitized by Google

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

II. Privatbahnen. (Forts.)	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								Davon Nutzmeilen.
	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter-Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	
37 Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	108 332	76 209	—	—	—	11 731	196 272	184 541
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8353	—	—	3	—	—	8356	8356
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	25 875	14 022	—	—	2845	—	42 742	39 897
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	11 432	46 609	65 804	11 680	3367	242	2272	141 406	139 134
41 a. Magdeburg-Halberstädter	13 248	33 244	36 644	39 962	2099	3032	5848	134 077	128 229
b. Magdeb.-Wittenbergesche	8288	10 395	12 409	19 847	979	531	1222	53 671	52 449
42 Mecklenburgische	—	26 365	12 467	20 812	1814	3426	1329	66 213	64 884
43 Neisse-Brieger	—	—	276	13 578	292	787	347	15 280	14 933
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	7064	7240	6935	861	708	1026	23 834	22 808
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	23 781*	137	874	203	24 995	24 792
46 Ostpreußische Südbahn	—	4701	—	20 436	304	4423	1672	31 536	29 864
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	95 930		127 556		3006	1015	227 507	223 486
b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	27 777	in Kol. 121d	42 274	in Kol. 121d	260	16	70 327	70 051
c. Neustadt-Dürkheimer	—	3005		4860		1	3	7869	7865
48 Rheinische	83 596	213 369	216 175	—	—	14 936	247 701*	775 777	528 076
49 Schleswigsche	15 645	2110*	10 762	45 280	1546	4305	380	80 028	79 648
50 Taunus-E.	14 083	28 653	3806	—	2682	—	—	49 229	46 547
51 a. Thüringische	49 568	91 904	in Kol. 121d	99 947	20 574	9554	22 016	293 563	271 547
b. Werra-E.	—	30 023	6532*	29 442	3368	178	4727	74 270	69 543
52 Tilsit-Insterburger	—	2651	—	7754	47	1868	237	12 557	12 320
Oesterreichische Bahnen.									
53 Aussig-Teplitzer	—	1836	8407	3211	—	638	317	14 409	14 092
54 Böhmische Westbahn	—	30 165	36 249	9191	6067	2021	8546	92 239	83 693
55 Brünn-Rossitzer	—	—	1232	4380	—	495	102	6209	6107
56 Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wessobka c. Pferde-Bahn)	—	128	12 547	15 490	9646	815	1656	40 282	37 811
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 006	87 362	33 744	—	7922	2791	164 825	162 034
58 Graz-Köflacher	—	4015	7903	4015	—	36	733	16 702	15 969
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	15 425	126 246	325 980	47 520	23 469	10 367	12 504	561 511	549 007*
60 Kaiserin (a. Lokom.-Bahn Elisabeth b. Pferde-Bahn	50 857	83 782	134 393	71 859	23 566	5689	11 328	381 474	370 146
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	122	10 054	51 127	—	3747	433	65 483	65 050
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	5776	9454	—	15	182	15 427	15 245
63 a. Oesterreichische nördliche	16 529	81 789	249 800	51 361	12 316	3675	19 506	434 976	415 470
b. Oesterreichische südöstliche	21 844	84 382	202 975	33 962	7927	5656	10 898	457 644	446 746
c. Wien-Neu-Szönyer	—	26 448	26 969	—	17	346	954	54 734	53 780
64 a. Südbahn, Oesterreichische	46 846	207 073	558 995	168 946	24 158	2386	32 253	1 040 657	1 008 404
b. Tiroler	—	32 235	26 859	16 010	1353	1280	2510	81 247	78 737
65 Süd-Norddeutsche	—	32 097	29 306	22 995	7863	1263	5682	99 206	93 524
66 Theiß-Bahn	—	36 569	44 608*	49 120	559	2946	420	134 222	133 802
67 Turnau-Kralup-Prager	—	16 958	12 266	in Kol. 121b u. c	—	2224	1097	32 545	31 448
Fremdländische Bahnen.									
68 Lüttich-Maastrichter	—	13 313	9273	—	—	—	—	22 586	22 586
69 Niederländische Rhein-E.	47 303	77 325	52 095	12 956	" Kol. 121a—d	8847	41 973*	240 499	198 526
70 a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	180 629	in Kol. 121b	in Kol. 121b	10 445	13 704	7525	212 303	204 778
b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	54 771	" " 121c	3207	1228	3280	62 486	59 206
71 Niederländische Staats-E.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	270 426	" " 121c	—	—	58 809*	329 235	270 426

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	123 Im Betriebsjahre 1867 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 (Forts.) Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den: a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- u. gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	125 (Forts.) I. Leistungen der (Forts.) A. Loko- Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen: a. überhaupt Klafter.	b. pro Nutzmeile. Cbfß.	126 Holz zur Feuerung während der Fahrt: a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klafter.	c. pro Nutzmeile. Cbfß.
1	Badische	11518	48673	14439	221	14,61	20,09	55,39	18,0	819	0,15	—	—	—
2	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—*	—	—	—	—*	—	—	—	935,0	0,21	—	—	—
	Bayerische { p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3742	0,24	—	—	—
3	Braunschweigische	4443	12176	18772	2610	23	23	71	71	735,69*	0,27	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	1460	1537	730	319	12,68	10,19	29,33	15,44	191	0,42	—	—	—
5	Main-Neckar	1329	4225	1815	203	—	—	—	—	161	0,21	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	3698	612	—	—	—	—	61,7	0,24	—	—	—
7	Hannoversche	5693	18478	30970	15267	i. R. 124c	i. R. 124c	38,91	16,46	4527	0,69	—	—	—
8	Main-Weser	1493	1958	6211	1016	24,77	25,56	54,98	20,99	416,93	0,30	—	—	—
9	Nassauische	340	6600	3998	492	20,69	14,33	48,16	27,83	222,47	0,16	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1284	12668	10738	10354	22,91	25,26	108,38	47,57	1383,9	0,26	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	3650	5539	5586	nicht notirt	18,24	31,43	82,79	44,80	1148	0,242	—	—	—
12	Saarbrücker	730	6213	37753	2019	12	16	52	40	219,83*	0,153	—	—	—
13	Westfälische	—	4715	7939	1314	—	19,30	62,43	27,73	466,5	0,24	—	—	—
14	Sächsische östliche	31*	10418	12631	279	12	29	132	27	268	0,16	—	—	—
15	Sächsische westliche	1955	26708	25324	620	14,61	26,88	123,55	35,33	172	0,035	—	—	—
16	Württembergische	1005	29938	10268	2565	15	20	48	19	721	0,16	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergische-Märkische	i. R. 123b	56753	61667	5796	18	18	54	30	849,96	0,14	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	1460	1460	3738	106	—	—	—	—	249	0,23	—	—	—
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	730	2968	16169	nicht notirt	16,37	22,31	92,23	52,37	568	0,14	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	1489	1848	nicht notirt	—	20,14	86,23	35,56	146,4	0,18	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	730	2358	6054	529	12,0	15,0	46,70	32,40	144,74*	0,137	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	730	834	6321	258	13	15	54	28	200	0,36	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	1719	2150	—	—	17,36	113,57	—	6,0	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4460	—	—	—	13,92	25,88	1,5	0,02	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	in Kol. 123e	3468	112	—	i. R. 124e	66	12	19	0,125	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3516	—	—	—	57	—	13	0,09	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—	3580	2709	—	—	27	86	—	22	0,07	—	—	—
25	Altona-Kieler	1632	2307	23667	3340	13	24	70	31	161	0,14	—	—	—
26	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	552	1656	3496	—	13	20	60	20	147,20	0,16	—	—	—
	Ostbahnen { p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	2190	6570	13505	—	12	20	60	20	595,85	0,143	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	3891	9085	7950	—	18,03	23,95	77,30	33,18	598,80	0,27	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	2201	1622	7150	1280	14,78	28,78	65,38	31,39	1104,5	0,455	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1460	8745	3046	—	19,2	23,6	85,3	—	301	0,19	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc.	1460	7952	5307	13112	13,24	25,83	70,03	50,14	239,13	0,155	—	—	—
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	1460	2940	2239	299	16,30	19,59	57,88	16,04	79,07	0,121	—	—	—
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	1458	6154	4401	935	18,74	17,79	48,0	28,65	120,26	0,137	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	in Kol. 123c	9068	in Kol. 123c	—	24,1	42,3	i. R. 124c	495,6	0,108	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1690	2504	2652	1574*	16	24	48	54*	55	0,17	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2238	804	—	—	20,99	33,27	17	0,16	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	7786	16047	11970	—*	13,17	19,85	65,21	14,54	346,3	0,185	—	—	—
35	Homburger	1460	3756	730	40	i. R. 124b	18,16	in Kol. 124b	i. R. 124b	31	0,21	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3653	21170	41703	in Kol. 123c	18	21	76	" 124c	16	0,002	—	—	—

Digitized by Google

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1867.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b.		c.		a.	b.	a.	b.		c.		
bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	
	Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	582 611	859 688	805 368	*147,56*	*138,22*	1
—	—	—	—	—	—	—	154 112	240 624	226 105	231,01	185,85	
—	—	—	—	—	—	—	616 448	1 362 504	1 144 420	*221,02*	*185,63*	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	48 524	52 120	45 438	*107,41*	*93,64*	4
—	—	—	—	—	—	—	84 572	119 983	—	*141,87*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	27 334	32 936	19 409	*120,49*	*71,01*	6
—	—	—	—	—	301 335	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	182 056	344 451	274 695	*189,20*	*150,89*	8
—	—	—	—	—	—	—	148 106	148 636	107 475	*100,33*	*72,56*	9
—	—	—	—	—	38 328*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	512 820	937 162	771 131	*182,75*	*150,37*	11
—	—	—	—	—	—	—	155 274	417 028	299 958	*268,58*	*193,18*	12
—	—	—	—	—	—	—	207 471	411 310	302 572	*198,23*	*145,84*	13
—	—	—	—	—	15 758	—	14 740	44 981	—	*305,16*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	536 165	1 047 200	—	*195,31*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	431 584	748 514	602 170	*173,43*	*139,53*	16
—	—	—	—	—	—	—	653 675	1 287 240	1 093 281	*196,92*	*167,25*	17
—	—	—	—	—	—	—	117 543	187 631	160 620	*159,63*	*136,66*	18
—	—	—	—	—	—	—	455 187	1 137 902	853 248	*249,99*	*187,45*	19ab
—	—	—	—	—	—	—	89 619	166 474	115 142	*185,76*	*128,48*	- c
—	—	—	—	—	—	—	118 961	279 887	213 356	*235,28*	*179,35*	20
—	—	—	—	—	—	—	59 673	149 360	111 242	*250,29*	*186,41*	21
—	—	—	—	—	—	—	16 027	33 875	—	*211,36*	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	7189	9480	—	*131,87*	—	- b
—	—	—	—	—	3864	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	2627	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	34 805	47 976	—	*137,84*	—	24
12 190	15 355	—	*125,98*	—	—	—	109 161	115 565	—	*105,87*	—	25
—	—	—	—	—	—	—	108 671	189 240	—	174,11	—	
—	—	—	—	—	—	—	442 364	780 546	—	*176,45*	—	26
—	—	—	—	—	165	—	235 387	434 245	380 840	*184,48*	*161,79*	27
25 978	30 503	—	*117,42*	—	—	—	230 076	364 671	—	*1 58,50*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	172 750	307 400	284 301	*177,95*	*164,57*	29
—	—	—	—	—	—	—	166 536	308 581	248 613	*185,29*	*149,29*	30a
—	—	—	—	—	—	—	70 621	119 800	102 133	*169,64*	*144,62*	- b
—	—	—	—	—	—	—	94 814	148 549	135 097	*156,68*	*142,49*	- c
—	—	—	—	—	—	—	133 538	394 187	320 765	*295,19*	*240,20*	31
—	—	—	—	—	—	—	35 196	59 005*	—	*167,64**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	11 389	9879	9271	*86,74*	*81,40*	33
—	—	—	—	—	—	—	201 465	200 210*	163 468	*99,38*	*81,14*	34
—	—	—	—	—	—	—	15 720	18 096	—	*115,11*	—	35
—	—	—	—	—	145 256	—	—	—	—	—	—	36

Digitized by Google

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
	I. Staatsbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
1	Badische	3 328 749	33 465	4443	1 471 249	14 791	1964	185 712	1867	248
2	Bayerische	6 668 536	29 732	3947	1 864 933	8315	1104	474 412*	2115	281
3	Braunschweigische	1 753 471	50 228	6669	402 152	11 520	1529	106 948	3064	407
4	Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	104 484	6767	890	11 801	764	101
5	Main-Neckar	382 373	32 878	4365	206 946	17 794	2362	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
6	Bebra-Hanauer	181 800	15 407	2046	159 571	13 523	1796	20 472	1735	230
7	Hannoversche	3 496 084	28 516	3786	1 002 477*	8177	1086	173 045*	1411	187
8	Main-Weser	978 423	37 019	4914	342 561	12 961	1720	51 861	1962	260
9	Nassauische	547 502	21 830	2899	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 340 884	49 546	6578	774 395	11 484	1525	115 159	1708	227
11	Preuß. Ostbahn	2 782 361	22 847	3033	904 914	7431	987	152 648	1253	166
12	Saarbrücker	1 070 971	54 781	7272	184 425	9433	1252	46 288	2368	314
13	Westfälische	1 229 206	36 913	4901	199 867	6002	797	68 076	2044	271
14	Sächsische östliche	1 115 860	43 385	5760	360 703	14 025	1862	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
15	Sächsische westliche	2 848 430	37 999*	5045	718 894	9590*	1273	" " 114a	" " 114b	" " 114b
16	Württembergische	2 583 425	31 710	4210	843 796	10 357	1375	99 055	1216	161
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	4 438 294	57 150	7588	839 239	11 101*	1474	165 440	2189*	291
18	Hessische Nordbahn	732 135	36 939	4904	163 944	8272	1098	20 800	1049	139
19	a. Oberschlesische	2 372 350	38 325	5088	459 204	7719*	1025	90 455	1521*	202
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	560 330	24 760	3287	151 452	6692	888	26 602	1175	156
20	Rhein-Nahe-E.	525 613	32 851	4361	90 086	5630	747	14 556	910	121
21	Wilhelms-Bahn	407 300	16 462	2186	62 775	2796	371	22 359	996	132
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	57 285	12 702	1686	29 681	6581	874	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 114a	" " 114b	" " 114b
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	138 358	27 076	3595	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
25	Altona-Kieler	399 957*	12 194	1619	145 984*	4451	591	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 65)	1 760 610	21 639	2872	789 718	9702	1288	158 523*	1947	258
		(v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67) 1 933 839	23 757	3154	789 718	9702	1288	184 811*	2270	301
27	Berlin-Anhaltische	1 194 392	24 304	3227	400 697	8154	1082	30 639	623	82
28	a. Berlin-Hamburger	1 535 666	38 662	5133	557 812	14 044	1865	57 432	1446	192
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	916 400	46 898	6227	467 054	22 903	3174	110 262	5643	749
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	872 000	29 370	3899	265 783	8952	1189	45 542	1534	200
	b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
	c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	271 072	8896	1181	29 693	974	130
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	625 426	27 318	3627	277 650	12 127	1610	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
32	Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
33	Glückstadt-Elmshorner	58 572	13 016	1728	13 839	3075	408	1400	311	41
34	Hessische Ludwigs-E.	1 029 994	36 318*	4821	334 959	11 811*	1568	85 360	3009*	399
35	Homburger	58 057	24 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 193 877	73 969	9821	681 702	9708	1289	159 846	2276	302

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 995 620	*30 116*	*3999*	45 714	10 057	59 566	—	1
5 012 683	*22 349*	*2967*	65 807	in Kol. 117	—	2 376 218*	2
1 783 742	*51 095*	*6784*	868	—	—	—	3
241 913	*15 668*	*2080*	19 480	—	—	—	4
365 764	*31 450*	*4175*	in Kol. 118	2472	—	—	5
245 300	*20 788*	*2760*	39 312	1500	—	—	6
4 740 152	*38 664*	*5133*	96 963	—	—	—	7
870 868	*32 950*	*4374*	24 009	1500	—	—	8
1 082 804	*43 174*	*5733*	—	280	—	—	9
4 944 237	*73 324*	*9735*	74 250	—	—	—	10
3 882 321	*31 889*	*4233*	186 315	11 372	23 076	—	11
2 066 110	*105 683*	*14 028*	50 360	—	—	—	12
1 219 671	*36 627*	*4863*	27 664	1201	8623	—	13
1 466 933	*57 035*	*7572*	—	1313	—	—	14
3 979 399	*53 087**	*7048*	4191	2726	—	—	15
2 599 036	*31 914*	*4237*	34 491	751	10 012	60 426*	16
7 428 225	*95 651*	*12 699*	—	—	627 118	in Kol. 115	17
347 951	*17 555*	*2331*	7280	330	—	—	18
5 250 002	*84 814*	*1126*	—	in Kol. 119	230 059	in Kol. 119	19ab
434 813	*19 214*	*2551*	67 467	—	—	—	- c
585 480	*36 593*	*4858*	23 680	—	83 090	—	20
851 455	*34 416*	*4569*	67 728	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	22a
4000	*2956*	*391*	—	—	—	—	- b
57 593	*12 770*	*1695*	4941	—	—	—	23a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
468 246	*91 633*	*21 166*	600	—	—	—	24
407 226*	*12 415*	*1648*	in Kol. 116	941	234	—	25
1 996 205	*24 533*	*3256*	48 941	—	—	—	26
2 267 009	*27 850*	*3699*	48 941	—	—	—	
1 592 890	*32 415*	*4303*	30 200	3900	—	—	27
1 780 045	*44 815*	*5950*	50 250	2000	4034	—	28
1 183 260	*60 556*	*8040*	28 024	—	—	—	29
699 594	*23 564*	*3129*	41 759	1230	2109	22 883*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 640*	*2475*	51 165	1350	754	7488*	- c
1 249 340	*54 568*	*7245*	—	—	—	—	31
108 974*	*19 958*	*2649*	—	228	—	—	32
28 239	*6275*	*834*	1627	—	3082	—	33
1 074 092	*37 873**	*5028*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	34
20 200	*8631*	*1146*	—	—	—	—	35
7 608 840	*108 362*	*14 387*	107 924	6300	—	—	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	972 850	*43 921*	*5831*	343 709	*15 517*	*2060*	24 000	*1084*	*144*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	*48 331*	*6412*	34 933	*43 666*	*5797*	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	320 283	*21 937*	*2912*	137 091	*9389*	*1247*	12 548	*859*	*114*
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 318	*42 268*	*5612*	275 542	*14 233*	*1890*	34 560	*1785*	*237*
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 084 900	*47 541*	*6312*	358 419	*15 706*	*2085*	54 200	*2375*	*315*
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	377 648	*26 408*	*3506*	105 286	*7362*	*977*	8280	*579*	*77*
42	Mecklenburgische	450 000	*23 352*	*3100*	129 486	*6719*	*892*	12 000	*623*	*83*
43	Neisse-Brieger	123 370	*19 963*	*2650*	33 178	*5369*	*713*	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	206 948	*21 784*	*2892*	56 802	*5979*	*794*	8687	*914*	*121*
45	Oppeln-Tarnowitzer	178 478	*17 636*	*2341*	17 775	*1756*	*233*	9440	*933*	*124*
46	Ostpreußische Südbahn	229 900	*15 492*	*2057*	111 970	*7545*	*1002*	13 770	*928*	*123*
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	653 476	*27 701*	*3677*	198 950	*8434*	*1119*	38 015	*1611*	*214*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	*27 211*	*3613*	51 175*	*6121*	*813*	13 542	*1620*	*215*
	c. Neustadt-Dürkheimer	43 028	*20 837*	*2766*	7342	*3556*	*472*	3900	*1889*	*251*
48	Rheinische	3 084 808	*44 714*	*5936*	835 533	*12 111*	*1608*	170 612	*2473*	*328*
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	273 180	*40 712*	*5405*	176 678	*26 330*	*3496*	25 146	*3747*	*497*
51	a. Thüringische	1 430 623	*37 063*	*4921*	369 555	*9574*	*1271*	51 134	*1325*	*176*
	b. Werra-E.	506 800	*22 316*	*2963*	122 750	*5405*	*718*	25 050	*1103*	*146*
52	Tilsit-Insterburger	86 600	*12 095*	*1606*	35 917	*5016*	*666*	7008	*979*	*130*
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	148 053	*28 748*	*3817*	60 356	*16 052**	*2131*	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
54	Böhmische Westbahn	495 320	*18 589*	*2467*	226 100	*8481*	*1126*	21 840	*819*	*109*
55	Brünn-Rossitzer	99 661	*26 576*	*3528*	15 987	*4263*	*566*	2400	*640*	*85*
56	Buschtěhrader: a. Kralup-Staatsb.	142 515	*34 424*	*4571*	9995	*2414*	*320*	2394	*578*	*77*
	Buschtěhrader: b. Prag-Westbahn	58 356	*17 901*	*2376*	14 010	*1878*	*249*	2559	*343*	*45*
	Buschtěhrader: c. Pferde-Bahn	—	—	—						
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	*43 164*	*5731*	339 686	*7257*	*964*	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
58	Graz-Köflacher	75 146	*14 151*	*1879*	18 339	*3453*	*458*	4460	*839*	*111*
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	4 268 825	*53 134*	*7054*	744 550	*9267*	*1230*	161 559	*2011*	*267*
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	2 306 833	*40 520*	*5380*	1 077 973	*18 935*	*2514*	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	503 200	*14 332*	*1903*	100 480	*2862*	*380*	30 600	*871*	*116*
62	Mohacs-Fünfkirchener	197 221	*24 408*	*3241*	27 712	*3430*	*455*	4965	*614*	*82*
63	a. Oesterreichische nördliche	3 009 834	*48 504*	*6413*	607 297	*9746*	*1294*	136 473	*2190*	*291*
	b. Oesterreichische südöstliche	3 639 708	*39 498*	*5244*	711 222	*7718*	*1025*	198 182	*2151*	*285*
	c. Wien-Neu-Szönyer	582 697	*27 840*	*3696*	153 517	*7335*	*974*	32 914	*1573*	*209*
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 230 127	*29 666*	*3939*	1 276 831	*6080*	*807*	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	967 978	*36 974*	*4909*	226 249	*8642*	*1147*	21 918	*837*	*111*
66	Theiß-Bahn	1 816 914	*23 502*	*3120*	511 811	*6620*	*879*	107 880*	*1395*	*185*
67	Turnau-Kralup-Prager	203 333	*17 649*	*2343*	50 260	*4362*	*579*	6987	*606*	*80*
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	75 184	*19 478*	*2586*	39 834	*10 320*	*1370*	9813	*2542*	*338*
69	Niederländische Rhein-E.	992 012	*42 686*	*5667*	411 960	*17 726*	*2351*	92 458	*3978*	*528*
70	a. Warschau-Wiener	1 223 642*	*26 372*	*3501*	131 086*	*2825*	*375*	35 702*	*769*	*102*
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	1 459 774	*17 662*	*2345*	397 334	*4807*	*638*	107 861	*1305*	*173*

Digitized by Google

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 134 450	*51 217*	*6796*	—	—	2200	—	37
644	*805*	*106*	250	—	—	—	38
328 364	*22 491*	*2986*	—	—	—	—	39
1 443 861	*74 579*	*9902*	in Kol. 116a	900	—	—	40
1 494 580	*65 494*	*8695*		in Kol. 116a	—	—	41a
348 259	*24 354*	*3234*	—	350	—	—	- b
411 397	*21 349*	*2834*	—	900	—	—	42
73 010	*11 814*	*1568*	in Kol. 116a	574	1897	—	43
146 612	*15 433*	*2049*	9750	—	—	—	44
205 933	*20 349*	*2734*	—	—	—	—	45
397 100	*26 758*	*3553*	—	300	1600	—	46
1 148 973	*48 706*	*6466*	600	650	5000	—	47a
310 619	*37 155*	*4933*	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
2 903 871	*42 091*	*5588*	186 780	2390	20 642	—	48
—	—	—	—	—	—	—	49
207 237	*30 884*	*4100*	—	—	—*	—	50
1 504 565	*38 978*	*5175*	29 623	188	—	—	51a
341 487	*15 037*	*1996*	11 560	—	—	—	- b
142 632	*19 921*	*2645*	in Kol. 116a	450	—	—	52
325 854	*63 272*	*8400*	in Kol. 116a	1820	—	—	53
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	54
81 227	*21 660*	*2876*	—	1000	—	—	55
107 008	*25 847*	*3432*	929	2450	—	—	56a
56 794	*7613*	*1011*	1296	260	9146	—	- b c
2 160 414	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	57
90 862	*17 111*	*2271*	—	300	—	—	58
6 234 925	*77 607*	*10 303*	—	29 913	—	—	59
1 774 895	*31 176*	*4139*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
693 396	*19 749*	*2622*	—	1800	—	—	61
284 713	*35 237*	*4678*	28 731	2932	—	—	62
3 574 575	*57 368*	*7617*	—	22 908	12 447*	—	63a
5 253 767	*57 013*	*7570*	—	20 845	17 169*	—	- b
1 096 661	*52 397*	*6957*	—	8968	6072	—	- c
6 381 213	*30 385*	*4034*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
861 302	*32 899*	*4368*	7430	6877	—	—	65
1 449 487	*18 749*	*2489*	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	66
133 553	*11 593*	*1539*	—	620	—	—	67
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	68
1 251 156	*53 879*	*7152*	30 537	365	—	—	69
1 528 356*	*32 939*	*4373*	50 335*	6750*	in Kol. 114a	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 638 826	*19 828*	*2632*	—	—	—	540	71

Digitized by Google

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

Digitized by Google

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

I. Staatsbahnen.	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve- Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeits- Zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz- meilen.
1 Badische	67 085	316 601	161 803	33 271	3851	2145	4885	589 641	582 611*
2 Bayerische (a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	in Kol. 12 1 b	215 858	in Kol. 12 1 b	in Kol. 12 1 b	28 052	912	2712	297 574	294 822
	" " 12 1 b	1 023 312	" " 12 1 b	" " 12 1 b	152 328	3648	11 008	1 190 296	1 179 288
3 Braunschweigische	36 931	85 076	110 218	21 221	in Kol. 12 1 b	in Kol. 12 1 b	45 929	299 375	253 446
4 Friedrich-Franz-E.	23 568	8248	11 852	—	52	4804	522	49 046*	46 478* / 2046*
5 Main-Neckar	13 136	51 531	11 415	7894	596	225	251	85 048	84 572
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	26 118	15	1201	272	27 606	27 334
7 Hannoversche	in Kol. 12 1 c	in Kol. 12 1 c	774 034	in Kol. 12 1 c	in Kol. 12 1 c	18 763	—	792 797	792 797
8 Main-Weser	39 843	43 091	51 816	41 955	4304	1047	4833	186 889	182 056
9 Nassauische	4320	93 804	44 894	—	3225	1863	1783	149 889	148 106
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48 132	182 305	323 870	—	—*	20 414	72 676	647 397	574 721
11 Preuß. Ostbahn	155 937	102 400	174 620	in Kol. 12 1 c	52 372	27 491	51 775	564 595	512 820
12 Saarbrücker	500	48 178	92 540	" " 12 1 c	10 078	3978	2750	158 024*	155 274
13 Westfälische	—	80 124	106 414	—	12 246	8687	15 838	223 309	207 471
14 Sächsische östliche	151	100 444	62 018	8354	6446	918	12 866	191 197	178 331
15 Sächsische westliche	in Kol. 12 1 b	251 901	278 521	—	—	5743	34 044	570 209	536 165
16 Württembergische	24 292	256 350	124 294	32 205	46 732*	9845	27 850	521 568	493 718
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	9131	267 806	338 191	—	23 477	15 070	44 352	698 027	653 675
18 Hessische Nordbahn	in Kol. 12 1 c	in Kol. 12 1 c	117 543	in Kolonne 12 1 c	in Kol. 12 1 c	—	6115	123 658	117 543
19 a. Oberschlesische	19 053	86 950	313 278		31 425	4481	35 353	490 540	455 187*
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	—	33 467	41 293		9517	5342	7580	97 199	89 619
20 Rhein-Nahe-E.	14 334	30 864	60 969	436	10 949	1409	3877	122 838*	118 961
21 Wilhelms-Bahn	5545	6906	44 179	in Kol. 12 1 c	731	2312	825	60 498	59 673
22 a. Gößnitz-Geraer	—	13 479*	2548	" " 12 1 c	—	—	289	16 316	16 027
b. Greiz-Brunner	—	—	—	7105	—	84	31	7220	7189
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	2518	13 695	—	171	995	17 379	16 384
b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 12 1 d	16 213	—	171	995	17 379	16 384
b) in Privatverwaltg.									
24 Alberts-Bahn	—	8068	26 737	—	—	—	—	34 805	34 805
25 Altona-Kieler	in Kol. 12 1 b	91 726	in Kol. 12 1 d	29 625	—	in Kol. 12 1 c	1833	123 184	121 351
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	15 339	23 399	54 880	in Kol. 12 1 c	11 124	—	1496	110 367	108 671
	62 008	109 605	230 297	" " 12 1 c	33 135	7229	4771	447 135	442 364
27 Berlin-Anhaltische	57 328	62 768	62 154	43 678	3009	6450	7014	242 401	235 387
28 a. Berlin-Hamburger	39 802	30 861	86 717	74 381	17 700	12 798	20 994	283 253	262 259
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	30 822	74 572	65 618	—	—	1738	6693	179 443	172 750
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	16 348	77 896	49 536	in Kol. 12 1 c	8626	14 130	10 248	176 784	166 536
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	16 476	33 387	17 369	—	2180	1209	3205	73 926	70 621
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	20 593	45 848	24 783	—	1338	2252	4268	99 082	94 814
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	49 275	84 263	—	—	in Kol. 12 1 c	1947	135 485	133 538
32 Frankfurt-Hanauer	9373	9582	—	14 708	in Kol. 12 1 c	1533*	773	35 969	35 196*
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 060	—	1329	57	11 446	11 389
34 Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 12 1 b	143 789	55 762	in Kol. 12 1 b c	in Kol. 12 1 b c	1914	—	201 465	201 465*
35 Homburger	3650	9974	—	1825	188	83	345	16 065	15 720
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	88 812	230 292	459 152	—	in Kol. 12 1 a — c	in Kol. 12 1 a — c	72 109	850 365	778 256

Digitized by Google

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	II. Privatbahnen. (Forts.)	a. vor Courier- u. Schnell-(Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen-(Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter-Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeits-Zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz-meilen.
37	Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	108 332	76 209	—	—	—	11 731	196 272	184 541
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8353	—	—	3	—	—	8356	8356
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	25 875	14 022	—	—	2845	—	42 742	39 897
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	11 432	46 609	65 804	11 680	3367	242	2272	141 406	139 134
41	a. Magdeburg-Halberstädter	13 248	33 244	36 644	39 962	2099	3032	5848	134 077	128 229
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	8288	10 395	12 409	19 847	979	531	1222	53 671	52 449
42	Mecklenburgische	—	26 365	12 467	20 812	1814	3426	1329	66 213	64 884
43	Neisse-Brieger	—	—	276	13 578	292	787	347	15 280	14 933
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	7064	7240	6935	861	708	1026	23 834	22 808
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	23 781*	137	874	203	24 995	24 792
46	Ostpreußische Südbahn	—	4701	—	20 436	304	4423	1672	31 536	29 864
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	95 930	in Kol. 121d	127 556	in Kol. 121d	3006	1015	227 507	223 486
	b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	27 777		42 274		260	16	70 327	70 051
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	3005		4860		1	3	7869	7865
48	Rheinische	83 596	213 369	216 175	—	—	14 936	247 701*	775 777	528 076
49	Schleswigsche	15 645	2110*	10 762	45 280	1546	4305	380	80 028	79 648
50	Taunus-E.	14 083	28 658	3806	—	2682	—	—	49 229	46 547
51	a. Thüringische	49 568	91 904	in Kol. 121d	99 947	20 574	9554	22 016	293 563	271 547
	b. Werra-E.	—	30 023	6532*	29 442	3368	178	4727	74 270	69 543
52	Tilsit-Insterburger	—	2651	—	7754	47	1868	237	12 557	12 320
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	—	1836	8407	3211	—	638	317	14 409	14 092
54	Böhmische Westbahn	—	30 165	36 249	9191	6067	2021	8546	92 239	83 693
55	Brünn-Rossitzer	—	—	1232	4380	—	495	102	6209	6107
56	Buschtěhrader	a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bubnaer. c. Pferde-Bahn	—	128	12 547	15 490	9646	815	1656	40 282	37 811
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 006	87 362	33 744	—	7922	2791	164 825	162 034
58	Graz-Köflacher	—	4015	7903	4015	—	36	733	16 702	15 969
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	15 425	126 246	325 980	47 520	23 469	10 367	12 504	561 511	549 007*
60	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn	50 857	83 782	134 393	71 859	23 566	5689	11 328	381 474	370 146
61	Pemberg-Czernowitzer	—	122	10 054	51 127	—	3747	433	65 483	65 050
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	5776	9454	—	15	182	15 427	15 245
63	a. Oesterreichische nördliche	16 529	81 789	249 800	51 361	12 316	3675	19 506	434 976	415 470
	b. Oesterreichische südöstliche	21 844	84 382	292 975	33 962	7927	5656	10 898	457 644	446 746
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	26 448	26 969	—	17	346	954	54 734	53 780
64	a. Südbahn, Oesterreichische	46 846	207 073	558 995	168 946	24 158	2386	32 253	1 040 657	1 008 404
	b. Tiroler	—	32 235	26 859	16 010	1353	1280	2510	81 247	78 737
65	Süd-Norddeutsche	—	32 097	29 306	22 995	7863	1263	5682	99 206	93 524
66	Theiß-Bahn	—	36 569	44 608*	49 120	559	2946	420	134 222	133 802
67	Turnau-Kralup-Prager	—	16 958	12 266	in Kol. 121b u. c	—	2224	1097	32 545	31 448
	Fremdländische Bahnen.									
68	Büttich-Mastrichter	—	13 313	9273	—	—	—	—	22 586	22 586
69	Niederländische Rhein-E.	47 303	77 325	52 095	12 956	" Kol. 121a—d	8847	41 973*	240 499	198 526
70	a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	180 629	in Kol. 121b	in Kol. 121b	10 445	13 704	7525	212 303	204 778
	b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	54 771	" " 121c	3207	1228	3280	62 486	59 206
71	Niederländische Staats-E.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	270 426	" " 121c	—	—	58 809*	329 235	270 426

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	123				124				125		126		
										(Forts.) I. Leistungen der				
										(Forts.) A. Loko-				
		Im Betriebsjahre 1867 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- u. gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klafter.	b. pro Nutzmeile. Grm.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klafter.	c. pro Nutzmeile. Grm.
1	Badische	11518	48 673	14 439	221	14,41	20,02	55,32	18,0	819	0,13	—	—	—
2	Bayerische { b. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	—*	—	—	—	—*	—	—	—	935,5	0,24	—	—	—
	Bayerische { b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3742	0,24	—	—	—
3	Braunschweigische	4443	12 176	18 772	2610	23	23	71	71	735,69*	0,37	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	1460	1537	730	319	12,68	10,19	29,33	15,14	191	0,12	—	—	—
5	Main-Neckar	1329	4225	1815	203	—	—	—	—	161	0,21	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	3698	612	—	—	—	—	61,7	0,24	—	—	—
7	Hannoversche	5693	18 478	30 970	15 267	i. R. 124c	i. R. 124c	38,21	16,16	4527	0,62	—	—	—
8	Main-Weser	1493	1958	6211	1016	24,77	25,56	54,78	20,92	416,93	0,20	—	—	—
9	Nassauische	340	6600	3998	492	20,49	14,92	48,16	27,92	222,47	0,16	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1284	12 668	10 738	10 354	22,91	25,26	108,38	47,57	1383,9	0,26	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	3650	5539	5586	nicht notirt	18,24	31,12	82,79	44,60	1148	0,242	—	—	—
12	Saarbrücker	730	6213	37 753	2019	12	16	52	40	219,63*	0,153	—	—	—
13	Westfälische	—	4715	7939	1314	—	19,30	62,43	27,73	466,5	0,24	—	—	—
14	Sächsische östliche	31*	10 418	12 631	279	12	29	132	27	268	0,16	—	—	—
15	Sächsische westliche	1955	26 708	25 324	620	14,61	26,86	123,55	35,32	172	0,035	—	—	—
16	Württembergische	1005	29 938	10 268	2565	15	20	48	19	721	0,16	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergische-Märkische	i. R. 123b	56 753	61 667	5796	18	18	54	30	849,96	0,14	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	1460	1460	3738	106	—	—	—	—	249	0,23	—	—	—
19	a. Oberschlesische	730	2968	16 169	nicht notirt	16,27	22,31	92,22	52,37	568	0,14	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
	c. Stargard-Posener	—	1489	1848	nicht notirt	—	20,14	86,32	35,56	146,4	0,18	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	730	2358	6054	529	12,0	15,0	46,70	32,40	144,74*	0,131	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	730	834	6321	258	13	15	54	28	200	0,26	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	1719	2150	—	—	17,26	113,57	—	6,0	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4460	—	—	—	13,92	25,88	1,5	0,02	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	in Kol. 123c	3468	112	—	i. R. 124c	66	12	19	0,125	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3516	—	—	—	57	—	13	0,09	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—	3580	2709	—	—	27	86	—	22	0,07	—	—	—
25	Altona-Kieler	1632	2307	23 667	3340	13	24	70	31	161	0,14	—	—	—
26	Bayerische { b. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	552	1656	3496	—	12	20	60	20	147,20	0,48	—	—	—
	Ostbahnen { b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2190	6570	13 505	—	12	20	60	20	595,85	0,143	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	3891	9085	7950	—	18,03	23,35	77,30	33,16	598,80	0,27	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	2201	1622	7150	1280	14,78	28,78	65,38	31,29	1104,5	0,455	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1460	8745	3046	—	19,2	23,6	85,2	—	301	0,19	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc.	1460	7952	5307	13 112	13,24	25,63	70,63	50,14	239,13	0,155	—	—	—
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	1460	2940	2239	299	16,30	19,59	57,88	16,04	79,07	0,121	—	—	—
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	1458	6154	4401	935	18,74	17,79	48,0	28,85	120,26	0,127	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	in Kol. 123c	9068	in Kol. 123c	—	24,1	42,3	i. R. 124c	495,6	0,405	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1690	2504	2652	1574*	16	24	48	54*	55	0,17	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2238	804	—	—	20,89	33,21	17	0,16	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	7786	16 047	11 970	—*	13,17	19,25	65,21	14,54	346,2	0,185	—	—	—
35	Homburger	1460	3756	730	40	i. R. 124b	18,16	in Kol. 124b	i. R. 124b	31	0,21	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3653	21 170	41 703	in Kol. 123c	18	21	76	i. R. 124c	16	0,002	—	—	—

Digitized by Google

127	128	129

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
	Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.		Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	582 611	859 688	805 368	*147,56*	*138,22*	1
—	—	—	—	—	—	—	*154 112*	*340 626*	*286 105*	*221,08*	*185,65*	2
—	—	—	—	—	—	—	616 448	1 362 504	1 144 420	*221,02*	*185,63*	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	48 524	52 120	45 438	*107,41*	*93,64*	4
—	—	—	—	—	—	—	84 572	119 983	—	*141,87*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	27 334	32 936	19 409	*120,49*	*71,01*	6
—	—	—	—	—	301 335	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	182 056	344 451	274 695	*189,20*	*150,85*	8
—	—	—	—	—	—	—	148 106	148 636	107 475	*100,35*	*72,56*	9
—	—	—	—	—	38 328*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	512 820	937 162	771 131	*182,75*	*150,37*	11
—	—	—	—	—	—	—	155 274	417 028	299 958	*268,58*	*193,18*	12
—	—	—	—	—	—	—	207 471	411 310	302 572	*198,25*	*145,84*	13
—	—	—	—	—	15 758	—	14 740	44 981	—	*305,16*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	536 165	1 047 200	—	*195,31*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	431 584	748 514	602 170	*173,43*	*139,53*	16
—	—	—	—	—	—	—	653 675	1 287 240	1 093 281	*196,92*	*167,25*	17
—	—	—	—	—	—	—	117 543	187 631	160 620	*159,63*	*136,66*	18
—	—	—	—	—	—	—	455 187	1 137 902	853 248	*249,99*	*187,45*	19ab
—	—	—	—	—	—	—	89 619	166 474	115 142	*185,76*	*128,48*	- c
—	—	—	—	—	—	—	118 961	279 887	213 356	*235,28*	*179,35*	20
—	—	—	—	—	—	—	59 673	149 360	111 242	*250,29*	*186,41*	21
—	—	—	—	—	—	—	16 027	33 875	—	*211,36*	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	7189	9480	—	*131,87*	—	- b
—	—	—	—	—	3864	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	2627	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	34 805	47 976	—	*137,84*	—	24
12 190	15 355	—	*125,98*	—	—	—	109 161	115 565	—	*105,87*	—	25
—	—	—	—	—	—	—	*105 671*	*189 340*	—	*174,34*	—	26
—	—	—	—	—	—	—	442 364	780 546	—	*176,45*	—	
—	—	—	—	—	165	—	235 387	434 245	380 840	*184,48*	*161,79*	27
25 978	30 503	—	*117,42*	—	—	—	230 076	364 671	—	*158,50*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	172 750	307 400	284 301	*177,98*	*164,57*	29
—	—	—	—	—	—	—	166 536	308 581	248 613	*185,29*	*149,29*	30a
—	—	—	—	—	—	—	70 621	119 800	102 133	*169,64*	*144,62*	- b
—	—	—	—	—	—	—	94 814	148 549	135 097	*156,65*	*142,49*	- c
—	—	—	—	—	—	—	133 538	394 187	320 765	*295,19*	*240,20*	31
—	—	—	—	—	—	—	35 196	59 005*	—	*167,64**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	11 389	9879	9271	*86,74*	*81,40*	33
—	—	—	—	—	—	—	201 465	200 210*	163 468	*99,38*	*81,14*	34
—	—	—	—	—	—	—	15 720	18 096	—	*115,11*	—	35
—	—	—	—	—	145 256	—	—	—	—	—	—	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	123				124				125		126		
										(Forts.) I. Leistungen der (Forts.) A. Loko-				
		Im Betriebsjahre 1867 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge.	c. Güter- u. gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen.	c. Güter- u. gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klafter.	b. pro Nutzmeile. Gkfg.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klafter.	c. pro Nutzmeile. Gkfg.
37	Leipzig-Dresdener	LK. 1230	12 252	10 762	in Kol. 123c	18,0	30,0	100,0	—	182	0,11	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 446	—	—	—	19,62	—	—	36	0,47	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	33,90	33,90	16,88	109,5	0,20	—	—	—
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	730	3010	10 041	23	18 0	26,0	98,0	10,0	129,23	0,10	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1834	3923	18 389	in Kol. 123c	21,29	24,81	55,87	37,39	206	0,10	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	588	737	2203	" " 123c	12,0	20,0	63,0	28,0	253	0,32	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	20,81	35,21	16,02	157	0,25	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	2235	189	—	—	33,19	27,0	19,65	0,14	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	745	1502	55	—	23,0	66,0	31,0	11,27	0,053	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	2190	140	—	—	27,0	27,0	27	0,12	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	773	2973	522	—	18,0	50,0	26,0	103,25	0,27	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	730*	4380*	6308*	—	14,0	18,0	60,0	—	306,93	0,140	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	365*	3819*	4568*	—	14,0	18,0	70,0	—	88,85	0,136	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	1460	2190	—	—	14,0	26,0	—	8,07	0,11	—	—	—
48	Rheinische	5110	30 660	16 860	7278	16,34	18,51	48,31	22,17	604*	0,12	—	—	—
49	Schleswigsche	728	10*	3032	—	—	—	—	—	138	0,187	—	—	—
50	Taunus-E.	2544	8520	765	—	—*	—	—	—	54	0,12	—	—	—
51	a. Thüringische	2934	6043	8965	—	20,0	23,0	75,9	28,7	709,95	0,262	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1887	5382	47	—	18,34	51,26	14,33	198	0,207	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	363	1090	244	—	16,0	27,0	22,0	35,187	0,21	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	—	742	5582	—	—	18,0	63,0	15,0	140,7	1,08	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	1567	5030	165	—	16,0	51,0	22,0	270,7	0,25	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	2225	340	—	—	42,88	28,0	133,5*	2,26*	—	—	—
56	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn.)	—	25	4865	398	—	14	68,5	18,0	204,68	0,59	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	747	4099	963	—	21,53	75,23	34,99	1647*	1,095	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	883	2168	36	—	16,09	31,19	24,54	48,5	0,22	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	1373	7712	31 955	1543	10,0	30.0	84,0	40,0	1233,6	0,24	—	—	—
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	2028	6100	10 773	2123	14,0	28,0	56,0	10,0	2417	0,71	—	—	—
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	4	2060	554	—	8,0	120,0	40,0	in Kol. 124b	—	65 050	11 225,3	18,61
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	1905	in Kol. 123c	—	—	54,68	i. K. 124c	362,20	2,23	5247	875,55	18,02
63	a. Oesterreichische nördliche	490	2240	14 469	1083	9,4	25,1	75,5	49,0	1765,0	0,46	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	582	1585	10 939	821	12,24	25,29	80,89	52,71	2375,0	0,574	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	1500	1777	100	—	15,97	79,33	34,63	492,0	0,99	289	325	121,41
64	a. Südbahn, Oesterreichische	612	16 351	42 876	302	11,37	26,52	48,45	36,93	572,939	0,062	—	—	—
	b. Tiroler	—	2571	1840	159	—	—	—	—	127,6	0,18	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	1477	4581	295	—	16,33	39,22	20,10	333,95	0,28	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	748	4358	275	—	33,43	67,59	31,88	in Kol. 124b	—	133 802	23 770*	19,116
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1468	1238	679	—	19,76	48,69	31,64	111,09	0,28	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Mastrichter	—	4013	2190	—	—	20,0	40,0	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	4578	7486	4856	781	13,60	20,60	61,20	50,0	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	344*	2181	4235	—	—	—	—	—	1016,0	0,33	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	282*	980	1205	—	—	—	—	—	195,0	0,26	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1867.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b.			c.	a.	b.	a.	b.		c.		
bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	
	Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	184 541	357 272	—	*193,62*	—	37
8356	5456	—	*65,30*	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	1565	—	39 897	79 002	61 637	*198,02*	*154,49*	39
—	—	—	—	—	899*	—	139 134	342 737	341 837	*246,34*	*245,69*	40
—	—	—	—	—	—	—	128 229	294 645	—	*229,78*	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	52 449	86 188	—	*164,33*	—	- b
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	64 884	65 997	—	*101,72*	—	42
—	—	—	—	—	—	—	14 933	36 045	28 328	*241,38*	*189,70*	43
—	—	—	—	—	—	—	22 808	51 438	42 866	*225,53*	*187,84*	44
—	—	—	—	—	—	—	23 918*	45 647	40 730	*190,83**	*170,25**	45
—	—	—	—	—	—	—	29 864	56 566	43 639	*189,43*	*146,13*	46
—	—	—	—	—	—	—	223 486	330 793	—	*148,02*	—	47a
—	—	—	—	—	—	—	70 051	95 756	—	*136,69*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	7865	8705	—	*110,68*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	528 076	1 190 406	958 110	*225,42*	*181,43*	48
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	79 648	77 654	—	*97,5*	—	49
—	—	—	—	—	—	—	46 547	55 115	40 791	*118,41*	*87,62*	50
—	—	—	—	—	22 217	—	—	—	—	—	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	69 543	189 539	170 186	*272,25*	*244,72*	- b
—	—	—	—	—	—	—	12 320	17 612	12 355	*142,93*	*100,28*	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	83 693	246 782	—	*294,86*	—	54
—	—	—	—	—	—	—	6107	24 567	18 736	*402,28*	*306,79*	55
—	—	—	—	—	—	—	37 811	78 231	47 430	*206,90*	*125,44*	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	162 034	584 691	544 405	*360,84*	*335,99*	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	549 007	1 525 590*	—	*277,89*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	217 089	—	—*	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
7710	19 365	—	*251,18*	—	—	—	2469	7843*	—	*317,60*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	346 197	675 975	540 569	*195,26*	*156,14*	63a
2000	2901	2405	*145,05*	*120,25*	8017	—	423 615	702 292	640 089	*165,79*	*151,10*	- b
14 674	35 584	25 550	*242,49*	*174,12*	31 910	—	8883	18 484	14 960	*208,08*	*168,41*	- c
23 405	49 011	45 679	*209,40*	*195,17*	—	—	20 922	54 821	50 984	*262,02*	*243,21*	64a
—	—	—	—	—	—	—	36 692	105 376	—	*287,18*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	93 524	264 611	252 717	*282,93*	*270,22*	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	31 448	85 553	71 767	*272,04*	*228,21*	67
—	—	—	—	—	—	—	22 586	33 432	26 321	*148,02*	*116,54*	68
—	—	—	—	—	—	—	198 526	323 014	—	*162,76*	—	69
—	—	—	—	—	—	—	204 778	643 043	609 243	*314,03*	*297,51*	70a
—	—	—	—	—	—	—	59 206	143 386	131 874	*242,18*	*222,74*	- b
—	—	—	—	—	—	—	270 426	407 410	—	*151,29*	—	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	130				131						132	
						(Forts.) I. Leistungen der							
						(Forts.) A. Loko-							
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der Braunkohlen, ungemischt.						Braunkohlen, ge-	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto	c. überhaupt netto	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto	b. überhaupt netto	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
				Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund				
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	6463 / 33 852	55 526 / 222 104	47 239 / 188 956	656,10 / 656,10	556,10 / 558,18		—	—
3	Braunschweigische	—	253 446	739 266*	572 470	—	—	—	—	—		—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
7	Hannoversche	—	792 797	1 168 215	—	—	—	—	—	—		—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	574 721	1 245 701*	995 037*	—	—	—	—	—		—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
14	Sächsische östliche	verschieden	163 591	367 185	—	—	—	—	—	—		—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer												
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
23	a. Löbau-Zittauer	verschieden	16 384	41 153	—	—	—	—	—	—		—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	16 384	27 973	—	—	—	—	—	—		—	—
	b) in Privatverwaltung.												
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	6205	27 321	—	440,31	—		—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer												
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 8	778 256	1 760 798	1 158 039	—	—	—	—	—		—	—

Digitized by Google

132		133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt		brutto	netto	
brutto	netto		Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	Zoll-Pfund.		
Zoll-Centner.													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,885	4,576	1
—	—	75 857	—	16 474	—	23,45	1 Klafter zu 234 Pfd.	4905*	—	886*	5,775	2,967	2
—	—	303 428	—	65 896	—	23,45	desgl.	19 620*	—	3544*	3,775	2,967	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,084	4,712	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,330	5,519	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,555	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,645	4,505	6
—	—	—	—	—	—	—	—	792 797	63 992	—	5,040*	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,730	3,771	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,088	2,954	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,561*	2,844*	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,267	3,511	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,278	5,954	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,878	3,588	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,514	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,756	—	15
—	—	62 134	—	7849	—	13,64	—	—	—	—	5,280	4,200	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,470	4,645	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,098	3,508	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,601	2,70	19ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,564	2,465	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,601	5,794	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,676	4,227	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,453	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,579	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,599	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,599	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,311	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,944	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,861	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,080	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,275	3,749	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,491*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	3,698	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,796	3,864	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,153	5,245	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,050	5,500	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,270	6,729	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,924*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,871	3,641	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,275*	2,674	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,613	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,171	3,393	36

Digitized by Google

II. **Privatbahnen.** (Forts.)	130				131					132	
	(Forts.) **I. Leistungen der**										
	(Forts.) A. **Loko-**										
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge	
	a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen	überhaupt brutto	netto	bei Nutzmeilen	überhaupt brutto	netto	pro Nutzmeile brutto	netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen
			Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund.			
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	271 547	535 446	409 541	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.											
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	14 092	105 430	—	*748,13*	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	15 969	62 591	57 034	*392,0*	*357,13*	—	—
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1 655 286	—	—*	—	—	—
Elisabeth (b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	69 273	251 953	204 092	*363,71*	*294,62*	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	4 : 1	21 131	41 466	34 680	—	—	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	29 934	67 859	56 057	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	964 077	3 619 164	3 365 823	*375,46*	*349,13*	—	—
b. Tiroler	—	—	—	—	42 045	148 892	—	*354,12*	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.											
68 Lüttich-Maastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

132	133	134	135

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.	Torf, ungemischt.							Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile			a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei	c. überhaupt				
brutto	netto	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilo.	Z.-Pfd.	Cbfß.			Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilo.	brutto	netto	
Zoll-Centner.												Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,218	—	37
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,253	—	38
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,642	4,401	39
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,210	5,196	40
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,640	—	41a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,809	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,729	—	42
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,373	5,716	43
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,810	4,462	44
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,163	6,291	45
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,734	5,195	46
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,024	—	47a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,314	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,202	—	- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,484	6,024	48
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,080	—	49
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,032	2,954	50
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,085	3,937	51a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,907	7,059	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,495	4,136	52
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	19,923 Brnkhln.	—	53
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,633	—	54
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,933	6,813	55
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,599	4,607	56ab
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,786*	5,388*	57
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	13,923 Brnkhln.	12,694 Brnkhln.	58
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,492	—	59
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	15,128*	—	60a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	0,332 Cbfß. Holz	—	61
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	4,327*	—	62
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	3,654	2,964	63a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	2,531	2,398	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5,513	4,604	- c
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	9,061	8,402	64a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	14,963	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	9,094	8,696	65
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	0,327 Cbfß. Holz	—	66
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,631	7,136	67
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	7,294	5,743	68
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,025	—	69
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,647	6,297	70a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	6,299	5,793	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	8,308	—	71

Digitized by Google

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Cokes. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1867 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
1 Badische	1,36	—	7,87	—	—	—	229 494	11,82	4,63
2 Bayerische (a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	1,40	—	6,85	5,10	8,58	0,60	199 534 / 798 140	26,30 / 20,30	5,80 / 5,80
3 Braunschweigische	1,483*	i. R. 136c	9,351	—	—	—	204 446	24,20	6,06
4 Friedrich-Franz-E.	2,5	—	18,3	—	—	—	21 178	13,09	9,36
5 Main-Neckar	1,73	—	7,69	—	—	—	31 539	11,19	4,31
6 Bebra-Hanauer	2,25	—	7,86	—	—	—	8917	9,78	7,45
7 Hannoversche	0,65	9,51	7,34	—	6,67	—	398 643	15,08	4,73
8 Main-Weser	1,72	—	6,46	—	—	—	77 308	12,74	3,93
9 Nassauische	1,409	—	6,397	—	—	—	32 840	6,65	3,35
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1,305	11,75	6,73	—	—	—	264 970*	13,83	2,73
11 Preuß. Ostbahn	1,33	—	8,18	—	—	—	261 355	15,39	4,31
12 Saarbrücker	1,536	—	4,105	—	—	—	67 109	12,97	4,80
13 Westfälische	1,8	—	6,1	—	—	—	92 323*	13,35	3,84
14 Sächsische östliche	4,0	12,0	6,0	—	—	—	93 892	15,80	2,76
15 Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	171 073	9,87	2,29
16 Württembergische	2,38	—	8,56	—	—	0,67	298 550	18,14	6,79
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	1,09	—	3,64	—	—	—	156 304	7,17	2,39
18 Hessische Nordbahn	1,86	—	5,38	—	—	—	42 367	10,81	3,22
19 a. Oberschlesische	0,95	—	3,1	—	—	—	126 160*	8,21	1,44
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	0,97	—	3,23	—	—	—	43 170*	14,43	3,23
20 Rhein-Nahe-E.	1,489	—	4,69	—	—	—	41 754	10,23	4,01
21 Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,25	—	—	—	12 298	6,18	1,69
22 a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	6064	11,25	3,50
b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1447	6,04	5,15
23 a. Löbau-Zittauer	3,0	13,0	7,0	—	—	—	11 330	20,75	3,56
b. Zittau-Reichenberger	4,0	13,0	7,0	—	—	—	7702	14,10	3,39
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	1,31	—	5,2	—	—	—	8502	7,32	3,39
25 Altona-Kieler	1,59	15,0	10,33	—	—	—	48 327	11,95	5,24
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	1,23	—	6,57	—	—	—	43 842 / 173 337	11,48 / 11,75	3,56 / 4,06
27 Berlin-Anhaltische	1,48	12,0	9,08	—	—	—	134 666	17,16	4,77
28 a. Berlin-Hamburger	1,73	14,59	9,21	4,17	—	—	154 813	17,71	4,49
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	1,83	—	9,79	—	—	—	110 619	19,21	5,18
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn; b. Hinterpommer.; c. Vorpommersche)	1,33	—	10,35	—	—	—	107 578* / 41 699* / 51 812*	19,36 / 17,71 / 16,39	6,03 / 7,71 / 7,60
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	1,32	—	5,27	—	—	—	72 543	16,29	5,48
32 Frankfurt-Hanauer	1,37	—	8,43	—	—	—	17 149*	14,63*	4,11*
33 Glückstadt-Elmshorner	1,51	—	9,16	—	—	—	3499	9,22	4,94
34 Hessische Ludwigs-E.	1,98	—	7,25	—	—	—	51 529*	7,67	3,03
35 Homburger	1,4	—	7,7	—	—	—	4653	8,88	6,12
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	5,3	4,1	—	—	—	271 997*	10,46	2,46

Digitized by Google

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) **A. Lokomotiven.**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfs. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfs. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1867 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. pf.
37	Leipzig-Dresdener	1,8	—	8,09	—	—	—	97585	15,86	3,75
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,03	14,71	—	—	—	—	2675	9,69	5,89
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1,44	—	11,27	—	—	—	33669	25,32	8,66
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	2,94	13,5	6,28	—	—	—	77352	16,67	4,23
41	a. Magdeburg-Halberstädter	2,22	—	9,85	—	—	—	99929	23,38	5,86
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	0,83	—	10,49	—	—	—	31896	18,25	5,07
42	Mecklenburgische	0,94	16,63	9,81	—	—	—	24179	11,18	4,92
43	Neisse-Brieger	0,76	—	6,01	—	—	—	7282	14,62	5,29
44	Niederschlesische Zweigbahn	0,593	—	7,878	—	—	—	13557	17,83	5,51
45	Oppeln-Tarnowitzer	0,90	—	5,15	—	—	—	7936*	9,93*	4,48
46	Ostpreußische Südbahn	1,13	—	9,97	—	—	—	18116	18,20	7,76
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1,597	—	6,014	—	—	—	69572	9,24	3,05
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,597	—	6,014	—	—	—	20139	8,62	3,27
	c. Neustadt-Dürkheimer	1,597	—	6,014	—	—	—	1831	6,99	4,69
48	Rheinische	2,0	—	4,2	—	—	—	140564	7,99	3,18
49	Schleswigsche	2,0	14,17	10,58	—	—	—	28478	10,73	6,71
50	Taunus-E.	0,625	—	8,0	—	—	—	17102	11,02	4,50
51	a. Thüringische	1,77	10,57	7,14	—	—	—	140077	15,48	4,60
	b. Werra-E.	1,26	—	7,56	—	—	—	48655	20,99	7,21
52	Tilsit-Insterburger	1,07	—	9,75	—	—	—	6355	15,48	7,66
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	4891	10,41	3,23
54	Böhmische Westbahn	0,92	—	2,84	—	—	—	24203	8,67	3,05
55	Brünn-Rossitzer	1,60	—	6,61	—	—	—	5020	24,66	6,87
56	Buschtéh-rader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bejhybka, c. Pferde-Bahn)	1,08	—	3,39	—	—	—	9669	7,67	3,28
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	1,19	—	5,0	—	—	—	100200	18,55	3,57
58	Graz-Köflacher	0,87	—	—	1,48	—	—	3051	5,73	2,45
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	2,0	7,2	3,9	6,2*	—	—	248683	13,60	2,62
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn) Elisabeth	1,20	—	12,80	3,20	—	—	270692	21,94	6,80
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	0,926	—	—	—	—	—	37417	17,36	6,15
62	Mohacs-Fünfkirchener	1,26	8,0	4,32	7,0*	—	—	11924	23,46	5,09
63	a. Oesterreichische nördliche	1,51	—	4,06	3,26	—	—	169629	12,25	2,43
	b. Oesterreichische südöstliche	1,739	8,951	10,348	—	—	—	276397	18,56	3,34
	c. Wien-Neu-Szönyer	1,51	12,50	14,74	—	—	—	57795	32,24	7,46
64	a. Südbahn, Oesterreichische	0,80	14,76	14,76	4,76	—	—	582247	17,32	5,11
	b. Tiroler	1,277	—	13,848	8,179	—	—	54324	20,69	11,51
65	Süd-Norddeutsche	1,17	—	4,67	—	—	—	46248	14,53	5,72
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	129765	29,10	5,96
67	Turnau-Kralup-Prager	2,097	—	4,074	—	—	—	12468	11,89	4,47
	Fremdländische Bahnen.									
68	Süttich-Mastrichter	—	—	5,4	—	—	—	5786	7,68	4,54
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	6,26	—	—	—	67368	10,18	4,59
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	90442	13,25	3,27
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	29466	14,93	4,66
71	Niederländische Staats-E.	—	—	6,6	—	—	—	90719	10,08	6,89

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	138 a. auf der eigenen Bahn (Kilometer)	138 b. auf fremden Bahnen (Kilometer)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Procent)	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Kilometer)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Kilometer)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen b. auf fremden Bahnen (Kilometer)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)
		(Forts.) **I. Leistungen der**							
		B. Wagen.							
1	Badische	4 107 063	239 915	*2923*	*26,31*	538 247*	1 423 392	207 923	*5997*
2	Bayerische { 0. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / 0. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	1 976 365 / 7 915 860	5248 / 32 992	*672* / *3246*	— / ca. *26,2**	288 902 / 1 155 608	517 488 / 2 069 952	2601 / 14 404	*1748* / *4591*
3	Braunschweigische	1 044 656	437 186	*4016*	*22,94*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
4	Friedrich-Franz-E.	152 945	78 943	*2973*	*22,42*	83 474	62 437	32 992	*7952*
5	Main-Neckar	797 802	141 325	*3517*	*37,46*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
6	Bebra-Hanauer	149 578	24 912	*1292*	*23,31*	—	68 326	8908	*3218*
7	Hannoversche	4 851 281	297 014	*4749*	—	640 152	1 555 534	358 516	*7089*
8	Main-Weser	1 252 324	231 545	*4494*	*28,12*	128 074*	494 456	95 454	*8427*
9	Nassauische	1 029 504	47 479	*3874*	*21,21*	74 712	296 163	13 620	*6734*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 030 526	376 406	*4362*	*32,11**	540 142*	1 133 984	37 491	*8135*
11	Preuß. Ostbahn	4 004 605	282 246	*5165*	*31,58*	706 802	1 289 944	74 638	*7336*
12	Saarbrücker	308 719	427 621	*4490*	*28,72*	61 976*	176 905	149 800	*6283*
13	Westfälische	691 700	174 560	*4310*	*23,90*	261 954* / 251 600 (	432 021	199 388	*7258*
14	Sächsische östliche	1 553 068	86 392	*4455*	*27,18*	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
15	Sächsische westliche	4 216 097	338 711	*5737*	*19,98*	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 145
16	Württembergische	3 914 902	41 370	*3155*	*29,78*	733 300	1 198 498	26 505	*6516*
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
17	Bergisch-Märkische	3 553 863	260 799	*4585**	*21,87*	in Kol. 149b	1 293 187	151 543	*6393*
18	Hessische Nordbahn	301 178	349 085	*3219*	—*	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	in Kol. 139
19	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 395 140	349 872	*3697*	*33,71*	455 827	996 794	98 963	*8981*
	c. Stargard-Posener	225 685	219 720	*3228*	*26,96*	125 042	146 096	62 669	*5507*
20	Rhein-Nahe-E.	186 595	210 233	*4960*	*23,36*	73 045*	83 887	59 726	*8976*
21	Wilhelms-Bahn	280 670	11 128	*3839*	*24,41*	54 270	146 247	—	*4431*
22	a. Göß nitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	30 610	—	*3061*	*17,45*	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	136 539	1368	*3629*	*26,98*	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
	b. Zittau-Reichenberger	110 692	293	*3964*	*17,27*	" " 144a		" " 144b	
	b) in Privatverwaltung.								
24	Alberts-Bahn	266 193	10 982	*5435*	*18,70*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	801 962	85 718	*4461*	*41,06*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
26	Bayerische Ostbahnen { 0. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / 0. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	662 324 / 2 385 869	28 990 / 129 136	*1193* / *4018*	ca. *22,0* / ca. *23,10*	87 201 / 355 877	262 658 / 1 084 605	11 592 / 107 731	*2135* / *8056*
27	Berlin-Anhaltische	1 423 039	579 342	*5044*	*29,04*	520 205*	256 170	215 950	*9257*
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 276 529	39 502	*4337*	*23,34*	263 000	639 602	—	*7352*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 142 283	735 239	*4306*	*33,61*	466 632	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	737 314 / 291 588 / 638 811	619 149 / 257 082 / 499 814	*4879* / *3658* / *3967*	*31,24* / *18,36* / *22,34*	227 465 / 118 422 / 165 877	270 172 / 129 633 / 194 409	171 676 / 58 864 / 59 380	*7752* / *5236* / *6679*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	894 967	6537	*3481*	*32,36*	148 937	221 332	—	*6917*
32	Frankfurt-Hanauer	158 537	—	*1539*	*19,60*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
33	Glückstadt-Elmshorner	75 157	624	*4210*	*33,51*	13 140	19 710	—	*9855*
34	Hessische Ludwigs-E.	1 113 220	454 140	*4852*	ca. *26,0*	58 601*	517 132	124 255	*6167*
35	Homburger	214 490	—	*3154*	*29,26*	—	31 920	—	*5320*
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 274 637	303 208	*5405*	*26,19*	496 730	1 114 522	21 574	*6174*

Digitized by Google

144	145	146		147	148	149		

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen	
Kilometer.		Meilen.	Z.-Ctr. pro Achse.		Kilometer.		Kilometer.			
7 861 133	5 380 970	*2214*	*23,66*	*25,99*	38 610	**19 797 253**	198 911	46 658	3 384 174	1
6 071 279	1 611 959	577	—	—	166 499	10 646 241	31 453	25 436	3 296 846	
24 285 116	6 445 039	*2310*	ca. *21,4**	ca. *30,0**	665 996	**42 584 967**	125 812	101 744	13 187 384	2
2 895 778	4 691 999	*2492*	*30,9*	*41,66*	—	**9 069 619**	685 683	in Kol. 149c	7 523 948	3
200 712	305 515	*1368*	*24,31*	*26,31*	68 256	**985 274**	69 486	34 743	151 244	4
535 167	727 502	*2017*	ca. *20,0*	ca. *26,3*	—	**2 201 796**	48 093	—	1 253 493	5
91 527	352 823	*1079*	*21,44*	*22,37*	31 128	**727 202**	6261	—	84 011	6
12 683 006	10 006 545	*2165*	—	—	310 278	**30 702 326**	in Kol. 149c	in Kol. 149c	10 388 274*	7
1 092 884	1 782 042	*1790*	*36,1**	*51,21*	in Kol. 144a	**4 986 779**	344 959	221 612	3 840 392	8
1 689 358	1 597 960	*1403*	*42,72*	*42,93*	—	**4 748 796**	50 435	21 238	476 463	9
15 692 355	8 332 103	*2546*	*36,74*	*39,53*	971 133	**30 114 140**	387 547	108 148	13 117 217	10
10 319 818	4 335 592	*2336*	*27,40*	*32,65*	1 225 777	**22 239 422**	281 901	—	4 136 514	11
1 480 943	5 344 640	*1522*	*50,24*	*60,53*	146 723	**8 097 227**	245 009	71 872	2 545 814	12
2 148 959	2 965 598	*1989*	*36,50*	*48,36*	119 724	**7 243 504**	364 383	104 122	4 319 646	13
5 546 334	3 411 516	*2353*	ca. *18,5**	ca. *26,9*	22 817	**10 620 127**	125 567	—	4 931 507	14
18 301 385	7 603 629	*2075*	ca. *21,6**	ca. *30,3*	200 201	**30 660 023**	145 834	in Kol. 149c	5 167 137	15
5 947 946	2 076 471	*1520*	*32,45*	*43,64*	in Kol. 144	**13 938 992**	50 702	23 275	3 951 619	16
12 067 246	8 410 696	*1247**	*47,36*	*56,47*	404 426*	**26 141 760**	237 022*	792 963*	5 188 665	17
605 699	974 786	*2297*	*30,34*	*48,94*	—	**2 230 748**	391 262	in Kol. 149a	3 280 248	18
16 664 640	14 315 577	*2827*	*38,76*	*47,21*	230 222	**34 507 035**	327 036	115 354	11 413 042	19ab
371 262	2 049 035	*3041*	*34,60*	*38,63*	140 347	**3 345 856**	260 365	69 289	3 333 305	- c
371 410	1 547 992	*1672*	*37,69*	*40,41*	16 059	**2 548 947**	352 289	111 289	2 487 593	20
1 124 384	2 332 417	*1917*	*39,28*	*44,27*	66 094	**4 015 210**	16 998	—	943 056	21
—	—	—	—	—	—	—	122 748	—	500 728	22a
35 822	5464	*5161*	ca. *10,5**	ca. *20,6**	—	**71 896**	6	—	34 643	- b
410 657	160 307	*3708*	ca. *17,5**	ca. *23,2**	2022	**710 893**	1349	—	472 886	23a
287 488	226 645	*2235*	ca. *18,23**	ca. *25,5**	—	**625 118**	1067	—	296 440	- b
495 539	511 847	*735*	*22,40*	*38,82*	—	**1 284 561**	19 620	—	121 900	24
1 691 064	318 713	*1817*	*34,5*	*46,62*	—	**2 897 457**	185 838	in Kol. 149c	640 470	25
1 510 420	1 196 819	804	35,0	35,8	—	3 748 294	6914	—	1 361 178	
6 490 657	4 293 347	*2827*	*36,07*	*36,07*	—	**14 847 222**	162 665	70 860	4 813 502	26
3 334 775	2 375 607	*2076*	*32,26*	*39,63*	250 502	**8 955 590**	513 854	in Kol. 149c	4 088 077	27
5 221 611	3 995 934	*3061*	*30,04*	*41,81*	400 413	**12 836 591**	34 750	8	3 574 202	28
2 333 515	3 689 148	*3098*	*28,37*	*36,65*	—	**8 366 861**	594 183	in Kol. 149c	3 150 705	29
1 199 253	2 284 108	*2758*	*23,18*	*37,01*	109 253	**5 618 390**	727 322	148 570	3 015 180	30a
259 666	1 563 208	*2477*	*24,49*	*23,39*	19 388	**2 697 851**	335 066	81 114	712 278	- b
408 340	2 656 269	*2741*	*24,52*	*27,11*	64 526	**4 687 426**	267 550	47 292	668 481	- c
2 565 464	1 060 883	*1426*	*43,40*	*43,23*	—	**4 838 120**	1571	—	933 980	31
212 247	330 103	*2583*	—*	—*	—	**700 887**	233 087	213 656	685 973	32
29 716	55 053	*1247*	*35,29*	*55,25*	44 551*	**237 951**	1737	—	71 169	33
934 485	2 085 283	*1909*	ca. *30,24*	ca. *35,6*	28 839	**5 315 955**	447 005	112 192	3 089 787	34
8066	18 997	*644*	*25,49*	*28,42*	—	**273 473**	—	—	19 209	35
17 264 882	10 806 060	*1814*	*40,26*	*51,14*	1 093 086	**34 374 699**	946 075	329 940	12 338 141	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	138		139	140	141	142		143
					(Forts.)	I. Leistungen der		
					B. Wagen.			
	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
	Achsmeilen.		Meilen.	Procent	Achsmeilen.	Achsmeilen		Meilen.
37 Leipzig-Dresdener	1 579 317	116 310	*4370*	*28,19*	in Kol. 138a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	163 928	—	*2277*	*34,08*	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	432 188	1282	*2833*	*24,0*	in Kol. 142	156 114*	310*	*5586**
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 088 289	53 408	*3695*	*33,29*	138 576	242 111	173 740	*7701*
41 a. Magdeburg-Halberstädter	933 782	252 079	*2892*	*23,08*	109 157	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
b. Magdeb.-Wittenbergesche	423 898	20 577	*3899*	*21,74*	61 992	147 090	—	*12 257*
42 Mecklenburgische	460 656	22 091	*3424*	*27,15*	132 682	143 379	11	*7169*
43 Neisse-Brieger	121 863	11	*3385*	*33,41*	in Kol. 142a	40 825	—	*4536*
44 Niederschlesische Zweigbahn	132 715	34 800	*2094*	*32,36*	42 047	40 789	16 231	*4386*
45 Oppeln-Tarnowitzer	67 102	5067	*4811*	*26,78*	—	66 357	5251	*5967*
46 Ostpreußische Südbahn	250 707	—	*2038*	*25,93*	37 980	42 358	—	*2353*
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	855 913	355 033	*4553*	ca. *25**	—	488 609	137 294	*8941*
b. Pfälzische Maximiliansb.	168 357	120 420	*4247*	ca. *22**	—	101 299	79 034	*8197*
c. Neustadt-Dürkheimer	14 978	17 004	*5330*	ca. *26**	—	—	48 204	*8034*
48 Rheinische	2 908 315	965 290	*4941*	*31,34*	489 847	1 035 127	196 516	*5729*
49 Schleswigsche	340 308	207 601	*6371*	*25,31*	42 378*	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
50 Taunus-E.	835 001	13 654	*3239*	*19,6*	—	109 839	27 308	*2689*
51 a. Thüringische	1 685 846	678 132	*6494*	*24,61*	181 304	497 666	110 249	*7152*
b. Werra-E.	427 981	13 574	*3680*	*25,60*	65 760	183 808	1280	*5141*
52 Tilsit-Insterburger	103 642	—	*2879*	*24,3*	30 270	20 858	—	*2607*
Oesterreichische Bahnen.								
53 Aussig-Teplitzer	99 708	—	*1662*	*31,16*	—	37 956	—	*6326*
54 Böhmische Westbahn	354 179	—	*2214*	*24,0*	42 959	177 606	—	*7400*
55 Brünn-Rossitzer	34 260	—	*2447*	*25,19*	—	10 160	—	*2540*
56 Buschtéh-rader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	112 162	—	*4006*	*33,91*	—	20 161	—	*2520*
	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	922 669	3415	*3842*	*20,83*	—	—	—	—
58 Graz-Köflacher	65 312	—	*1921*	*25,56*	in Kol. 142b	36 116	—	*3009*
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	3 061 574	753 088	*4973*	*35,30*	482 323	1 580 084	27 568	*6643*
60 Kaiserin a. Lokom.-Bahn	2 059 979	124 755	*2830*	*26,89*	242 228	631 319	—	*5174*
Elisabeth b. Pferde-Bahn	51 124	—	*881*	—	—	in Kol. 144a	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	438 129	—	*5477*	*25,66*	88 325	142 327	—	*5930*
62 Mohacs-Fünfkirchener	55 934	—	*2797*	*29,46*	—	19 001	—	*2375*
63 a. Oesterreichische nördliche	1 821 238	388 767	*3837*	*36,84*	297 021	1 275 588	88 476	*6959*
b. Oesterreichische südöstliche	1 900 249	376 952	*3853*	*39,88*	320 045	947 365	26 543	*4290*
c. Wien-Neu-Szönyer	220 435	45 093	*1520*	*29,66*	14 930	105 280	7710	*2690*
64 a. Südbahn, Oesterreichische	6 445 095	82 358	*3310*	*26,52*	636 077	2 135 217	30 693	*6224*
b. Tiroler	791 590	2340	*3267*	*27,92*	16 010	152 200	1246	*2557*
65 Süd-Norddeutsche	456 738	42 774	*2715*	*22,19*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
66 Theiß-Bahn	966 238	12 660	*2250*	*39,27*	183 933*	387 930	586	*3211*
67 Turnau-Kralup-Prager	117 676	50 939	*3513*	*27,28*	in Kol. 142	56 158	5270	*7679*
Fremdländische Bahnen.								
68 Luttich-Maestrichter	210 000	—	*4565*	*49,85*	—	67 104	—	*4194*
69 Niederländische Rhein-E.	1 090 307	8317	*3184*	*34,15*	71 837	610 447	—	*5355*
70 a. Warschau-Wiener	981 601	186 715	*7081*	*37,67*	—	336 207	6867	*7147*
b. Warschau-Bromberger	402 165	353 299	*4018*	*18,9*	—	143 862	26 969	*4745*
71 Niederländische Staats-E.	1 524 341	3783	*4366*	*23,44*	46 474	817 351	2210	*6718*

Digitized by Google

144		145	146		147	148	149			

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen haben auf der Bahn durchlaufen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.		Achsmeilen.			
2 777 302	3 398 048	*2119*	*26,90*	*37,74*	in Kol. 144a	7 870 977	168 028	in Kol. 149c	4 832 097	37
352	—	*88*	*32,2*	*71,55*	600	164 800	—	—	1294	38
566 967	153 571	*1193*	*37,19*	*47,65*	48 036	1 358 469	791	—	196 281	39
1 915 183	2 461 141	*1422*	*31,02*	*40,0*	3102	6 075 550	71 699	33 360	3 086 355	40
2 133 394	4 583 431	*2018*	*23,62*	*30,26*	in Kol. 144a	8 011 843	268 168	in Kol. 149c	2 905 027	41a
815 731	809 368	*2655*	*23,91*	*43,46*	" " 144a	2 278 636	13 085	—	801 190	- b
638 944	481 714	*1328*	*21,36*	*40,0*	" " 144	1 879 477	55 304	11 349	327 416	42
94 603	335 783	*2850*	*35,74*	*67,88*	21 321	614 406	860	—	216 140	43
114 805	306 366	*1572*	*29,03*	*44,66*	23 622	711 375	35 105	10 412	485 836	44
329 553	439 049	*1931*	*49,21*	*66,10*	—	912 379	—	—	174 255	45
474 800	59 870	*717*	*29,14*	*32,36*	in Kol. 144a	865 715	152	—	34 002	46
3 001 138	2 581 261	*1658*	ca. *35**	ca. *50,12**	—	7 419 218	263 673	148 048	3 462 564	47a
123 993	1 346 777	*1656*	ca. *40**	ca. *60*	—	1 939 880	177 634	99 576	1 548 444	- b
—	—	—	—	—	—	80 186	47 871	31 377	46 138	- c
5 695 208	4 901 165	*1565*	*39,61*	*42,0*	675 601	16 867 069	367 836	105 226	4 628 078	48
798 429	475 479	*2088*	—*	—*	—	1 864 195	89 429	in Kol. 149c	231 875	49
219 638	255 843	*1014*	*28,92*	*38,41*	—	1 461 283	26 127	16 732	159 495	50
3 093 301	4 279 898	*2130*	*28,13*	*42,90*	274 340	10 800 736	518 581	287 984	4 427 104	51a
474 261	867 009	*1944*	*27,05*	*47,93*	2550	2 036 223	1727	in Kol. 149c	1 241 150	- b
81 342	295 635	*1473*	*26,72*	*33,14*	40 895	572 642	—	—	21 746	52
167 044	—	*216*	—	—	in Kol. 144a	304 708	512	—	223 950	53
1 718 920	1 885 810	*2329*	*48,46*	*48,46*	61 962	4 421 436	—	—	502 815	54
153 856	15 838	*866*	*41,24*	*45,21*	—	214 114	—	—	76 738	55
335 895	25 299	*1014*	*47,8*	*48,7*	—	493 521	347	—	560 802	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
4 686 452	4 447 727	*3173*	*29,78*	*34,0*	in Kol. 144	10 060 263	4792	—	4 490 967	57
142 588	44 316	*658*	*44,20*	*44,95*	—	288 332	—	—	205 254	58
17 188 461	12 524 061	*2480*	*37,0*	*47,70*	—	35 617 159	543 169	in Kol. 149c	11 183 852	59
5 444 600	4 970 916	*2618*	*47,43*	*47,91*	—	13 473 797	141 551	—	5 812 260	60a
960 807	—	*630*	—	—	—	1 011 931	—	—	—	- b
1 140 054	2 929 488	*3325*	*28,8*	*28,8*	in Kol. 144	4 738 323	—	—	382 623	61
764 052	—	*1547*	*42,2*	*50,0*	4586	843 573	—	—	—	62
12 839 149	8 216 947	*3055*	*30,13*	*35,52*	—	24 927 186	652 212	—	8 236 308	63a
18 028 312	9 936 779	*2913*	*32,72*	*36,74*	—	30 996 245	102 975	3585	8 520 635	- b
1 882 164	812 218	*1752*	*37,93*	*37,96*	—	3 087 831	68 779	14 720	483 905	- c
28 950 714	3 990 021	*2758*	*40,20*	*40,47*	290 834	42 561 009	211 961	15 007	2 404 940	64a
568 370	39 780	*239*	*43,0*	*43,0*	38 400	1 609 936	44 300	—	88 465	- b
1 251 843	1 485 176	*1719*	*25,76*	*25,76*	—	3 236 531	21 982	—	1 179 011	65
4 101 280	2 944 961	*2839*	*32,27*	*42,59*	364 581*	8 962 169	9578	—	1 920 645	66
363 970	217 543	*1925*	*36,34*	*42,51*	in Kol. 144	811 556	42 099	588	422 373	67
95 687	75 885	*533*	*25,10*	*25,10*	—	448 676	—	—	85 529	68
2 507 128	2 923 097	*2197*	*38,24*	*49,84*	418 749	7 629 882	—	—	663 025	69
4 818 680	1 666 907	*1894*	*33,27*	*47,39*	—	7 996 977	352 000	25 919	3 159 830	70a
332 777	1 975 245	*2271*	*21,72*	*35,16*	—	3 234 317	177 086	8031	1 212 413	- b
1 659 282	818 720	*701*	*24,55*	*25,32*	—	4 872 161	—	—	741 320	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	150			151			152		
	(Forts.) I. Leistungen der								
	(Forts.) B. Wagen.								
	Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
1 Badische	4 305 974	44 474	5905	1 470 050	15 183	2016	11 245 307	116 147	15 420
2 Bayerische (a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / a. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	2 010 418 / 8 041 672	9417 / 37 414	1251 / 4967	542 924 / 2 171 696	2543 / 10 104	351 / 1341	9 368 125 / 37 472 500	43 883 / 174 340	5826 / 23 146
3 Braunschweigische	1 730 339	49 566	6581	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	10 419 726	298 474	39 628
4 Friedrich-Franz-E.	222 431	14 406	1913	97 180	6294	835	351 956	22 795	3026
5 Main-Neckar	845 895	72 733	9656	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 788 660	153 797	20 418
6 Bebra-Hanauer	155 839	14 984	1990	68 326	6570	872	175 538	16 879	2241
7 Hannoversche	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	29 409 045*	242 950	32 242
8 Main-Weser	1 597 283	60 434	8022	716 068	27 093	3596	4 843 276	183 249	24 325
9 Nassauische	1 079 939	43 060	5718	317 401	12 656	1680	2 165 821	86 356	11 467
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 418 073	50 691	6730	1 242 132	18 421	2446	28 809 572	427 252	56 725
11 Preuß. Ostbahn	4 286 506	37 492	4978	1 289 944	11 283	1498	14 456 332	126 444	16 788
12 Saarbrücker	553 728	28 323	3759	248 777	12 725	1689	4 026 757	205 972	27 342
13 Westfälische	1 056 083	31 714	4211	536 143	16 100	2138	6 468 605	194 252	25 790
14 Sächsische östliche	1 678 635	65 266	8665	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	10 477 841	407 381	54 088
15 Sächsische westliche	4 361 931	62 047	8236	" " 152a	" " 152b	" " 152b	23 468 522	333 834	44 322
16 Württembergische	3 965 604	50 064	6647	1 221 773	15 424	2048	9 899 565	124 979	16 593
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	3 790 885	52 571*	6980	2 086 150	28 930*	3841	17 255 911	231 779	30 772
18 Hessische Nordbahn	692 440	34 936	4639	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	3 885 947	196 062	26 031
19 a. Oberschlesische	1 722 176	28 949*	3844	1 112 148	18 695*	2482	28 077 682	453 597	60 223
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	486 050	21 478	2852	215 385	9518	1264	3 704 567	163 702	21 734
20 Rhein-Nahe-E.	538 884	33 680	4471	195 176	12 199	1619	2 859 003	178 688	23 722
21 Wilhelms-Bahn	297 668	13 253	1759	146 247	6514	865	2 067 440	83 566	11 095
22 a. Gößnitz-Geraer	122 748	26 569	3527	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	500 728	108 383	14 389
b. Greiz-Brunner	30 616	22 512	2990				70 465	51 813	6881
23 a. Löbau-Zittauer	137 888	30 574	4059				883 543	195 907	26 010
b. Zittau-Reichenberger	111 759	31 481	4179				583 928	164 487	21 837
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	285 813	157 908*	20 965	—	—	—	617 439	120 830	16 042
25 Altona-Kieler	987 800	30 582	4060	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 331 534	72 184	9584
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / a. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	669 340 / 2 548 534	8223 / 31 309	1092 / 4157	262 658 / 1 155 465	3227 / 14 195	429 / 1884	2 871 598 / 11 304 159	35 278 / 138 872	4684 / 18 437
27 Berlin-Anhaltische	1 936 623	39 408	5232	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 679 022	156 218	20 740
28 a. Berlin-Hamburger	2 311 279	58 189	7726	639 610	16 103	2138	8 795 813	221 445	29 401
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	1 736 466	88 867	11 799	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 484 220	280 666	37 263
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn u.	1 464 636	49 331	6549	418 742	14 104	1873	4 214 433	141 948	18 846
b. Hinterpommer.	626 654	27 485	3649	210 747	9234	1226	971 944	42 629	5659
c. Vorpommersche	906 361	29 746	3949	241 701	7932	1053	1 076 821	35 340	4692
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	896 538	39 159	5199	221 332	9667	1283	3 499 444	152 847	20 293
32 Frankfurt-Hanauer	391 614	71 724	9522	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 111 876*	203 640	27 037
33 Glückstadt-Elmshorner	76 894	17 087	2269	19 710	4380	582	100 885	22 419	2977
34 Hessische Ludwigs-E.	1 560 225	63 970	8493	629 324	25 803	3426	4 024 272	164 997	21 906
35 Homburger	214 490	89 000	11 816	31 920	13 245	1758	27 275	11 317	1502
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	4 220 712	60 109	7980	1 444 463	20 571	2731	29 603 023	421 593	55 973

Digitized by Google

153		154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
17 598 188	*181 762*	*24 132*	—	—	—	147 218	145 931	1
12 376 868	*87 977*	*7699*	—	—	—	52 708	1199	2
49 507 472	*236 332*	*30 580*	—	—	—	210 832	4796	
12 150 065	*348 040*	*46 208*	71 810	33 383*) 33 416*)	44 426	54 551*) 33 383*)	249 223	177 880	3
823 297	*53 322*	*7079*	—	25 059	2411	25 059	4143	17 198	4
2 634 555	*226 531*	*30 074*	—	—	—	—	27 803	18 923	5
430 831	*41 426*	*5500*	—	—	—	—	2305	11 975	6
30 428 525	*251 371*	*33 374*	—	—	—	—	349 762	369 262	7
7 284 701	*275 622*	*36 590*	—	—	—	—	93 487	44 710	8
3 637 873	*145 051*	*19 260*	26 371	—	15 332	26 371	26 374	58 535	9
34 981 052	*518 776*	*68 877*	77 392	82 484	39 951	36 604	474 361	356 723	10
21 965 361	*192 122*	*25 507*	50 167	67 566	46 584	67 566	121 930	153 562	11
5 037 961	*257 696*	*34 215*	—	—	—	—	117 062	214 615	12
8 432 155	*253 218*	*33 619*	24 000	37 085	24 000	37 085	132 564	81 681	13
12 179 293	*473 534*	*62 871*	—	—	—	—	104 973	75 617	14
28 030 654	*398 729*	*52 939*	—	—	—	—	110 117	174 004	15
15 820 242	*199 725*	*26 517*	—	—	—	—	121 217	64 955	16
23 537 372	*316 150*	*41 974*	—	—	—	—	145 204	241 245	17
4 578 387	*230 998*	*30 670*	—	—	—	—	85 398	27 185	18
31 598 055*	*510 469*	*67 773*	80 893	50 512	51 663	65 565	363 488	449 868	19a
							111 368	116 007	- b
4 671 391	*206 424*	*27 406*	63 304	26 236	42 647	26 236	88 792	59 045	- c
3 682 167	*230 137*	*30 552*	—	—	—	—	82 577	52 104	20
2 631 719	*106 375*	*14 123*	25 000	—	14 000	—	23 570	58 368	21
623 476	*134 952*	*17 916*	—	—	—	—	16 208	—	22a
101 081	*74 324*	*9871*	—	—	—	—	950	137	- b
1 023 453	*226 930*	*30 128*	—	—	—	—	14 022	4268	23a
695 687	*195 968*	*26 017*	—	—	—	—	9482	5837	- b
903 252	*278 737*	*37 007*	18 981	25 635	11 075	16 426	4090	13 683	24
3 319 334	*102 766*	*13 644*	36 903	30 057	25 000	—	26 856	12 701	25
3 890 897	*47 799*	*6346*	—	—	—	—	41 438	24 833	26
15 364 035	*188 747*	*25 059*	—	—	—	—	165 752	155 331	
10 158 309	*206 709*	*27 444*	88 021	94 818	36 447	45 387	51 213	20 660	27
12 410 115	*312 440*	*41 482*	72 663	103 819	28 207	30 910	35 352	46 138	28
7 687 308	*393 414*	*52 234*	79 610	45 695	43 832	43 596	102 043	123 715	29
6 434 529	*216 724*	*28 774*	31 315	65 065	32 638	30 965	—*	—*	30a
1 947 155	*85 401*	*11 338*	32 579	—	30 344	21 699	—*	—*	- b
2 455 286	*80 580*	*10 698*	28 659	—	28 659	19 015	—*	—*	- c
4 766 251	*208 179*	*27 639*	28 000	15 000	23 000	25 000	25 545	27 866	31
1 503 490*	*275 364*	*36 559*	—	—	—	—	14 258	9764	32
255 180	*56 707*	*7530*	—	—	—	—	2264	1748	33
6 342 151*	*260 031*	*34 523*	—	—	—	—	49 885	27 478	34
273 685	*113 562*	*15 077*	—	—	—	—	481	495	35
36 858 011	*524 915*	*69 691*	—	—	—	—	401 208	363 487	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	150			151			152		
							(Forts.) I. Leistungen der		
					(Forts.) B. Wagen.				
	Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a. überhaupt Kilometer	b. pro Meile Bahnlänge Kilometer	b. pro Kilometer Bahnlänge Kilometer	a. überhaupt Kilometer	b. pro Meile Bahnlänge Kilometer	b. pro Kilometer Bahnlänge Kilometer	a. überhaupt Kilometer	b. pro Meile Bahnlänge Kilometer	b. pro Kilometer Bahnlänge Kilometer
37 Leipzig-Dresdener	1 747 345	88 923	11 806	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 609 399	387 247	51 413
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	163 928	204 910	27 205	—	—	—	1646	2058	273
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	432 979	29 656	3937	156 114	10 693	1420	763 248	52 277	6941
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 159 988	59 917	7955	275 471	14 229	1889	5 001 538	258 344	34 300
41 a. Magdeburg-Halberstädter	1 201 950	52 671	6993	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 038 421	220 789	29 313
b. Magdeb.-Wittenbergesche	436 983	30 558	4057	147 090	10 286	1366	1 616 921	113 071	15 012
42 Mecklenburgische	515 960	26 775	3555	154 728	8029	1066	966 360	50 148	6658
43 Neisse-Brieger	122 723	19 858	2636	40 825	6606	877	310 743	50 282	6675
44 Niederschlesische Zweigbahn	167 820	17 665	2346	51 201	5390	716	600 641	63 225	8395
45 Oppeln-Tarnowitzer	67 102	6631	880	66 357	6557	871	503 808	49 783	6609
46 Ostpreußische Südbahn	230 859	16 904	2244	42 358	2854	379	508 802	34 286	4552
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1 119 586	47 460	6300	636 657	26 988	3582	6 463 702	274 092	36 374
b. Pfälzische Maximiliansb.	345 991	41 386	5494	200 875	24 028	3190	1 672 437	200 052	26 560
c. Neustadt-Dürkheimer	62 849	30 435	4041	31 377	15 195	2017	46 138	22 343	2966
48 Rheinische	3 276 151	49 029	6509	1 140 353	17 066	2266	10 323 286	154 494	20 512
49 Schleswigsche	429 737	15 271	2027	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 030 304	36 613	4861
50 Taunus-E.	861 128	128 335	17 039	126 571	18 863	2504	379 133	56 502	7501
51 a. Thüringische	2 204 427	57 853	7681	785 650	20 619	2737	7 520 405	197 365	26 204
b. Werra-E.	429 708	18 922	2512	183 808	8094	1075	1 715 411	75 535	10 029
52 Tilsit-Insterburger	103 642	14 475	1922	20 858	2913	387	103 088	14 397	1911
Oesterreichische Bahnen.									
53 Aussig-Teplitzer	100 220	33 075*	4391	37 956	12 527*	1663	390 994	88 460	11 744
54 Böhmische Westbahn	354 179	13 285	1764	177 606	6662	884	2 221 735	83 336	11 064
55 Brünn-Rossitzer	34 260	9136	1213	10 160	2709	359	230 594	61 492	8164
56 Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn }	112 509	15 204	2019	20 161	2725	362	896 697	121 175	16 090
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	927 461	19 813	2631	—	—	—	9 177 419	196 057	26 029
58 Graz-Köflacher	65 312	12 299	1633	36 116	6801	903	347 842	65 503	8696
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	3 604 743	44 868	5957	1 580 084	19 667	2611	28 372 313	353 153	46 887
60 Kaiserin { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn, Elisabeth }	2 201 530	38 670	5134	631 319	11 089	1472	11 256 860	197 732	26 252
	51 124	2943	391	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	960 807	55 314	7344
61 Lemberg-Czernowitzer	438 129	12 479	1657	142 327	4054	538	1 522 677	43 369	5758
62 Mohacs-Fünfkirchener	55 934	6923	919	19 001	2352	312	764 052	94 561	12 554
63 a. Oesterreichische nördliche	2 473 450	39 696	4872	1 275 588	20 471	2718	21 075 457	338 235	44 906
b. Oesterreichische südöstliche	2 003 224	21 739	2886	950 950	10 320	1370	26 548 947	288 106	38 251
c. Wien-Neu-Szönyer	289 214	13 818	1835	120 000	5734	761	2 366 069	113 047	15 009
64 a. Südbahn, Oesterreichische	6 657 056	31 699	4208	2 150 224	10 239	1359	31 355 654	149 306	19 823
b. Tiroler	835 890	28 814	3826	152 200	5246	696	656 835	22 642	3007
65 Süd-Norddeutsche	478 720	18 286	2428	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 430 854	92 852	12 328
66 Theiß-Bahn	975 816	12 622	1676	387 930	5018	666	6 021 925	77 893	10 342
67 Turnau-Kralup-Prager	159 775	13 867	1841	56 746	4925	654	786 343	68 247	9061
Fremdländische Bahnen.									
68 Lüttich-Maestrichter	210 000	54 404	7223	67 104	17 385	2308	181 216	46 947	6233
69 Niederländische Rhein-E.	1 090 307	46 915	6229	610 447	26 267	3487	3 170 153	136 409	18 111
70 a. Warschau-Wiener	1 333 601	28 741	3816	362 126	7804	1036	7 978 510	171 951	22 829
b. Warschau-Bromberger	579 251	30 976	4113	151 893	8123	1078	1 545 190	82 630	10 971
71 Niederländische Staats-E.	1 524 341	19 076	2533	817 351	10 228	1358	2 400 602	30 041	3988

Digitized by Google

153			154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.				An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen Radreifen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
9 356 744	476 170	63 219	—	—	—	—	122 203	91 609	37
166 174	207 718	27 578	104 990	5777	77 600	8736	—	—	38
1 400 377	95 916	12 731	108 417	3559	38 503	16 745	5176	4705	39
6 578 675	339 808	45 115	65 868	23 263	47 993	23 273	39 912	22 535	40
6 349 528	278 214	36 942	—	—	—	—	91 706	182 268	41a
2 262 986	158 251	21 010	44 975	—	—	—	4620	10 654	- b
1 769 730	91 838	12 193	71 410*	—	—	—	12 203	12 678	42
495 612	80 196	10 647	—	—	—	—	5547	8395	43
885 331	93 193	12 374	48 692	4949	48 692	—	24 400	19 927	44
637 267	62 971	8360	40 325	—	40 325	—	3962	10 490	45
839 999	56 604	7515	13 484	—	13 484	—	1260	1636	46
8 219 945	348 450	46 258	—	—	—	—	—	4374	47a
2 219 303	265 466	35 245	—	—	—	—	13 596	—	- b
140 364	67 973	9024	—	—	—	—	—	—	- c
15 905 238	238 031	31 602	30 000	46 500	27 600	44 350	193 181	243 684	48
1 528 493	54 317	7211	—	—	—	—	14 178	25 791	49
1 366 832	203 700	27 045	—	—	—	—	3752	8483	50
10 966 126	287 795	38 209	—	—	—	—	115 192	115 247	51a
2 397 237	105 559	14 015	32 615	—	25 165	—	30 789	22 845	- b
298 753	41 725	5539	14 587	—	14 587	—	730	6034	52
529 170	134 062	17 799	—	—	—	—	17 320	3900	53
2 858 441	107 218	14 235	70 869	—	—	18 000	21 214	76 547	54
275 014	73 337	9737	—	—	—	—	3539	407	55
1 029 367	139 104	18 471	—	—	—	—	32 022	2459	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
10 104 880	215 870	28 660	—	—	—	—	56 916	134 361	57
449 269	84 608	11 232	—	—	—	—	6313	1786	58
34 039 463	423 692	56 252	49 514	28 692	49 480	22 807	283 941	215 495	59
14 331 937	251 746	33 423	—	—	—	—	353 263	325 123	60a
1 011 931	58 257	7735	—	—	—	—	—	—	- b
2 191 458	62 418	8287	—	—	—	—	—	46 795	61
843 573	104 402	13 861	—	—	—	—	—	—	62
23 121 516	403 170	53 528	—	—	—	—	—*	—*	63a
29 823 166	323 637	42 968	—	—	—	—	—*	—*	- b
2 790 213	133 312	17 699	—	—	—	—	—*	—*	- c
41 089 845	195 657	25 977	—	—	—	—	57 014	146 282	64a
1 699 335	58 578	7777	—	—	—	—	4224	15 514	- b
2 909 574	111 137	14 755	—	—	—	—	1907	31 557	65
7 844 313	101 466	13 471	—	—	—	—	47 203	105 968	66
1 002 864	87 039	11 556	—	—	—	—	7446	6649	67
458 320	118 736	15 764	—	—	—	—	6715	14 800	68
5 361 493	230 701	30 630	—	—	—	—	88 438	279 559	69
9 674 237	208 496	27 681	—	—	—	—	181 467	63 507	70a
2 276 334	121 729	16 161	—	—	—	—	41 954	104 076	- b
4 788 768	59 927	7956	—	16 900	—	16 900	24 557	27 528	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
								II. Personen- und			
								A. Im Betriebsjahre 1867			
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt	Davon			
								a.	b.	c.	d.
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.		Personen.	im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	im Durchgangsverkehre befördert. Pers.
1	Badische	96 587	974 731	5813 433	—	53 461	**6 938 212**	6 143 000	375 820	365 236	54 156
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	12 667 / 50 664	259 504 / 1038 015	1 173 734 / 4694 945	—	s. 158—160	1 445 905 / **5 783 624**	1 290 404 / 5 562 400	23 202 / 92 808	23 223 / 92 912	8876 / 35 504
3	Braunschweigische	58 728*	466 524*	658 487*	13 086*	78 382	**1 275 207**	747 219	162 745	153 657	211 586
4	Friedrich-Franz-E.	3483	47 565	119 752	—	3987	**174 737**	89 736	41 597	37 537	5867
5	Main-Neckar	38 121	284 429	891 995	—	5269	**1 219 814**	952 911	116 042	113 690	37 171
6	Bebra-Hanauer	1307	20 457	199 398	—	13 731	**234 893**	174 952	31 409	28 532	—
7	Hannoversche	160 648*	954 220*	1 431 340*	38 204*	245 324	**2 829 736**	2 507 248	102 291	106 297	113 900
8	Main-Weser	15 980	176 530	757 376	—	52 479	**1 002 365**	869 864	59 199	55 565	26 737
9	Nassauische	35 848	277 163	1 003 315	—	50 785	**1 367 111**	1 075 391	111 878	173 914	5928
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	25 095	271 546	797 789	1384 747	89 831	**2 569 008**	2 254 399	144 788	157 818	12 003
11	Preuß. Ostbahn	22 357	330 556	716 567	1036 751	124 862	**2 231 093**	1 975 334	115 857	108 348	31 554
12	Saarbrücker	13 914	140 950	673 392	520 911*	35 849	**1 385 016**	998 247	170 187	193 075	23 507
13	Westfälische	5296	81 468	362 480	336 829	42 188	**828 261**	722 030	46 415	50 242	9574
14	Sächsische östliche	15 704	327 983	1 342 669	—	94 427	**1 780 783***	1 507 634	in Kol. 164c	273 149	in Kol. 164c
15	Sächsische westliche	12 605	554 676	2504 398	—	70 679	**3 142 358***	2 983 695	" " 164c	158 663	" " 164c
16	Württembergische	71 498	1055 341	4283 632	—	225 350	**5 635 821**	5 461 517	82 141	92 163	in Kol. 164abc
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	37 481	816 949	2937 994	2838 593	110 027	**6 741 044**	6 415 248	164 438	161 292	66
18	Hessische Nordbahn	13 048	131 970	252 554	—	in Kol. 160	**397 572**	247 736	in Kol. 164c	149 836	in Kol. 164c
19	a. Oberschlesische	9161	165 465	411 873	609 497	40 754	**1 236 750**	1 077 262		156 512	2976
	b. Breslau-Posen-Glogauer	4276	63 534	275 686	150 222	47 730	**541 448**	496 976		44 195	277
	c. Stargard-Posener	3388	44 138	119 205	133 461	25 449	**325 641**	223 216		88 547	13 878
20	Rhein-Nahe-E.	19 062	121 660	420 933	241 894*	23 808	**827 357**	528 714	160 658	108 287	29 698
21	Wilhelms-Bahn	2399	42 276	84 378	271 690	8123	**408 866**	361 747	20 700	25 017	1402
22	a. Gößnitz-Geraer	261	25 823	167 276	—	21	**193 381***	192 070	in Kol. 164c	1311	in Kol. 164c
	b. Greiz-Brunner	179	12 135	48 863	—	154	**61 331***	60 992		339	—
23	a. Löbau-Zittauer	551	28 659	182 178	—	13 691	**225 079**	175 017		50 062	in Kol. 164c
	b. Zittau-Reichenberger	288	18 72s	137 974	—	2886	**159 876**	149 831		10 045	" " 164c
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	1612	67 030	226 390	314 172	4840	**614 044***	521 165	39 711	53 168	—
25	Altona-Kieler	7160	209 728	1 424 195	—	15 353	**1 746 436**	1 636 456 / 15 353*	47 182	47 445	—
26	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	1577 / 10 406	58 302 / 243 429	421 309 / 1775 259	—	31 847 / 72 427	513 035 / **2 101 521**	491 139 / 2 039 586	15 319 / 16 133	15 218 / 33 398	1359 / 12 404
27	Berlin-Anhaltische	15 312	247 088	778 296	—	55 444	**1 096 140**	913 928	90 792	88 465	2955
28	a. Berlin-Hamburger	14 976	258 081	591 862	425 500	33 822	**1 324 241**	1 166 445	62 220	72 745	22 831
	b. Hamburg-Bergedorfer	7339	124 738	310 947	111 764	—	454 818	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	36 810	268 839	592 855	573 471	100 040	**1 572 015**	1 402 691	87 046	82 278	in Kol. 164c
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn x. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	6323 / 744 / 3258	159 012 / 33 157 / 68 600	486 112 / 100 642 / 224 204	551 197 / 178 330 / 318 506	32 733 / 16 241 / 20 390	**1 235 377** / **329 114** / **634 958**	976 774 / 252 438 / 492 951	128 630 / 40 565 / 58 911	126 192 / 36 111 / 67 263	3781 / — / 15 833
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4714	61 768	204 431	364 954	406 252*	**1 042 119**	1 014 609	14 319	13 191	—
32	Frankfurt-Hanauer	8066	149 285	378 939	—	1739	**538 029**	444 723	46 402	46 642	262
33	Glückstadt-Elmshorner	366	17 530	155 564	—	1144	**174 604**	84 751 / 1144*	45 157	43 552	—
34	Hessische Ludwigs-E.	44 768	488 910	1 499 952	—	76 889	**2 020 319**	1 494 849	243 223	246 073	36 374
35	Homburger	39 533	185 784	343 234	—	8714	**577 265**	560 100	8288	8877	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	45 440	536 079	1001 101	2614 081	141 542	**4 338 243**	4 028 165	129 611	119 854	60 613

Digitized by Google

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck über-haupt.	Davon sind		Hunde (der Reisenden).	Eilgüter				Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
	a. Gepäck-Ueber-fracht.	b. Frei-gewicht.		a. im Binnen-verkehre aufgegeben (und ange-kommen).	b. im direkten Verkehre aufgege-ben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekom-men von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durch-gangs-Verkehre befördert.		a. im Binnen-verkehre auf-gegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekom-men von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durch-gangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.				Z.-Ctr.	Z.-Ctr.				
374 459	348 774	25 685	25 028	216 333*	127 239*	120 975*	113 246*	—	2 387 339*	1 725 926*	1 298 634*	169 088*	1
65 142	—	—	11 254	69 909	34 884	37 637	17 331	—	1 113 253	613 629	680 226	256 349	
260 568	—	—	45 015	327 636	139 536	150 544	69 324	—	4 453 012	2 454 516	2 720 918	1025566	2
224 772	—	—	3006	42 834	34 985	39 279	160 781	—	386 680	508 366	457 962	1818017	3
37 652	—	—*	950	4233	2854	7852	729	—	51 034	62 221	156 126	14 416	4
81 067	81 067	n. net.	4516	37 068	43 007	45 166	43 256	—	337 102	480 280	358 586	438 226	5
10 751	10 751	w. u. gew.	856	9694	2657	1719	—	w. u. net.	165 932	33 194	60 006	—	6
489 137	—	—	9037	283 631	103 655	123 836	83 379	—	2 550 715	2 325 603	1 686 629	1294970	7
99 507*	66 619	32 888	3359	34 364	25 934	39 162	61 873	—*	191 903	228 091	258 562	478 015	8
73 178	61 968	11 210	2668	17 437	10 425	17 565	6418	—*	231 295	131 238	218 092	126 289	9
204 194	53 842	150 352	6423	92 702	84 561	86 198	24 643	9739	785 989	997 523	1 081 573	318 046	10
220 001	—	—	8175	74 370	25 743	41 897	9504	424*	791 568	357 929	473 877	133 298	11
48 377	w. u. net.	—	4255	9320	13 111	25 800	17 718	w. u. net.	32 409	99 965	174 863	79 975	12
55 355	18 426	36 929	3442	19 416	18 572	18 606	81 594	6234	334 822	213 572	233 673	621 590	13
125 579	32 109	93 470	4054	103 459	26 225	46 469	26 435	w. u. net.	745 194	552 517	360 946	776 698	14
193 599	60 135	133 464	9693	285 173	76 592	55 037	27 080	w. u. net.	1 672 242	481 029	623 657	371 014	15
191 521	—	w. u. gew.	42 047	307 152	131 177	111 188	in Kol. 166e	—	3 263 682	1 164 441	1 559 907	i. Kol. 170e	16
161 833	56 334	105 499	10 016	317 976	118 376	83 510	—*	207 963	1 959 825	707 179	762 645	—*	17
72 895	—	—	1192	14 296	10 879	12 478	104 626	—	104 317	112 511	107 242	1057140	18
75 630	25 412	50 218	2345	22 907		28 943	7547	—	152 575		385 093	89 215	19a
49 238	13 065	36 173	1712	19 820	in Kol. 166c	16 159	1482	—	140 456	in Kol. 170c	195 846	37 716	- b
44 607	10 940	33 667	1609	3720		16 878	8961	—	30 102		250 527	169 760	- c
44 071	w. u. net.	—	2745	6770	13 471	15 500	27 077	w. u. net.	19 085	43 288	61 176	167 820	20
22 040	7882	14 158	669	4480	4731	8075	—	w. u. net.	101 848	114 148	115 479	74 736	21
n. net.	2749	n. net.	282	3325	in Kol. 166c	17 849	in Kol. 166c	—	13 136	in Kol. 170c	196 474	in Kol. 170c	22a
n. net.	1419	n. net.	114	26	" " 166c	9583	—	—	367	" " 170c	72 924	—	- b
15 537	2948	12 589	492	1619	18 622	7325	21 592	—	14 239	138 742	126 464	115 703	23a
5255	1500	3755	375	10 493	19 914	2628	—	—	119 329	70 327	90 874	3	- b
9150	2086	7064	1400	1979	3710	2011	—	12 244	22 769	59 677	27 770	—	24
83 622	16 899	66 723	2070	97 638*	15 856*	13 368*	—	—	1 148 503*	333 995*	207 355*	—	25
20 009	20 009	w. u. gew.	4639	30 007	6692	12 297	5357	—	313 605	125 234	149 951	157 201	
95 469	95 469	w. u. gew.	15 157	99 086	22 630	33 514	21 177	—	1 108 544	431 763	512 569	464 227	26
143 995	40 647	103 348	4700	93 979	49 162	73 631	694	20 274	712 657	410 706	651 087	600 197	27
133 640	39 557	94 083	4979	115 161	47 384	55 683	26 802	w. u. net.	2 010 888	1 399 193	797 559	390 999	28a
—	—	—	in Kol. 175b	in Kol. 166b	173 446	in Kol. 166b	in Kol. 166b	—	in Kol. 170b	2 995 793	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- b
100 466	—	—	3281	142 287	59 897	56 413	—	—	1 198 400	in Kol. 170c	2 584 249	" " 170c	29
103 777	28 780	74 997	5873	45 859	20 960	23 527	1293	22 311	355 109	132 162	182 327	7592	30a
28 152	6916	21 236	2474	3782	4520	5691	—	6437	22 586	49 898	48 689	—	- b
58 530	16 614	41 916	3287	12 438	6567	12 016	1206	10 396	48 103	56 258	59 614	12 054	- c
59 850	w. u. net.	—	2865	27 857	8083	5781	—	—	360 005	157 590	109 953	—	31
—*	24 428	—*	1654	20 003	19 001	27 501	1362	27 796	102 389	174 021	134 136	31 844	32
11 931	2125	9806	254	3444	5865	6428	—	—	26 614	254 256	66 403	—	33
85 598*	—	—*	7672	109 607	76 144	71 065	57 423	w. u. net.	130 830	348 058	349 659	455 454	34
23 976	23 976	w. u. gew.	1391	8676	432	568	—	3599	24 656	543	1039	—	35
219 500	n. net.	—	8901	145 482	124 416	107 998	69 048	w. u. net.	544 241	1 062 368	730 838	460 719	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	158 Personen in der I. Klasse.	159 Personen in der II. Klasse.	160 Personen in der III. Klasse.	161 Personen in der IV. Klasse.	162 Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	163 Ueberhaupt Personen.	164 II. Personen- und A. Im Betriebsjahre 1867 Davon a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
37	Leipzig-Dresdener	20 617	300 681	1 143 393	—	52 083	1 516 774	1 163 245	169 463	164 975	19 091
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5056	207 420	676 565	—	—	889 041*	889 041	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	4085	85 601	330 457	—	10 497	430 640*	387 515	22 869	20 256	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5890	143 001	701 957	279 075	49 525	1 179 448	1 038 339	66 211	64 007	10 891
41	a. Magdeburg-Halberstädter	16 102	227 840	678 467	437 539	73 494	1 433 442*	1 091 085	in Kol. 164c	178 477	163 880
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1437	35 607*	150 608*	112 510	19 551	319 713	297 128	10 208	12 377	—
42	Mecklenburgische	6146	111 902	235 089	—	18 342	371 479	258 269	53 295	51 348	8567
43	Neisse-Brieger	1172	15 154	42 845	97 147	21 276	177 594	122 335	29 350	25 909	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	1063	19 112	68 838	79 774	13 732	182 519	111 061	34 537	31 650	5271
45	Oppeln-Tarnowitzer	516	5625	23 424	61 431	1071	92 067	83 255	4134	4656	22
46	Ostpreußische Südbahn	1013	30 880	106 065	181 633	7951	327 542	327 019	169	354	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	9368	308 113	1 293 178	—	59 895	1 670 554	1 215 007		455 547	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4206	90 168	375 435	—	18 057	487 866	417 093	in Kol. 164c	70 773	in Kol. 164c
	c. Neustadt-Dürkheimer	748	35 927	134 888	—	2157	173 720	167 326		6394	
48	Rheinische	343 747	1264 853	2626 838	165 044	101 949	4 502 431	3 529 855	351 021	343 550	278 005*
49	Schleswigsche	1595	41 364	345 890	—	—*	388 849	288 826	47 293	47 428	5302
50	Taunus-E.	38 770	357 596	826 947	—	—*	1 223 313	1 124 977	41 512	56 824	in Kol. 164b c
51	a. Thüringische	13 526	344 424	1 198 668	—	59 517	1 616 135	1 387 722	92 612	90 578	45 223
	b. Werra-E.	2232	75 952	377 436	—	15 075	470 695	431 002	20 600	16 693	2400
52	Tilsit-Insterburger	422	9729	21 234	55 035	4184	90 604	73 766	9322	7516	—
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	2659	27 829	109 775	—	3766	144 029	96 020	20 349	27 660	—
54	Böhmische Westbahn	4530	29 121	158 256	—	12 430	204 337*	195 151	4362	4824	—
55	Brünn-Rossitzer	443	7973	42 339	—	3597	54 352	54 352	—	—	—
56	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bejhybka c. Pferde-Bahn. }	215 527	2033 6738	10 872 39 993	7889 42 542	25 202 —	46 211 89 800	17 931 89 800	14 627 —	13 653 —	— —
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	6304	48 160	208 348	—	19 727	282 539	268 577	in Kol. 164c	12 154	1808
58	Graz-Köflacher	121	6326	96 402	—	2253	105 102	105 102	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	44 771	292 647	1 043 350	—	462 590	1 843 358	1 465 677	176 280	200 227	1174
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	25 067 —	170 834 1785	652 642 20 891	— —	435 669 3977	1 284 212 26 653	1 229 740 26 653	27 123 —	27 349 —	— —
61	Lemberg-Czernowitzer	2578	27 023	89 953	—	13 146	132 700	126 094	3737	2869	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	564	11 314	25 052	—	6531	43 461	43 461	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	18 367	138 161	602 543	—	591 914	1 350 985*	1 074 931	117 551	146 169	12 334
	b. Oesterreichische südöstliche	31 160	224 321	454 321	—	204 976	914 778*	674 704	97 931	138 693	3450
	c. Wien-Neu-Szönyer	2462	30 943	133 507	—	45 324	212 236*	196 065	8635	7536	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	84 210	663 425	2 857 739	—	195 178	3 800 552	3 764 513*	in Kol. 164a	36 039	—
	b. Tiroler	8136	73 151	426 610	—	26 283	534 180	506 576*	" " 164a	27 604	—
65	Süd-Norddeutsche	1772	26 805	136 332	223 539	24 617	413 065	348 898	32 450	31 717	—
66	Theiß-Bahn	8697	102 295	262 370	—	64 743	438 105	298 814	75 574	63 717	—
67	Turnau-Kralup-Prager	1327	13 501	66 403	86 295	4993	172 519	90 173	34 230	33 402	14 714
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Maestrichter	16 943	68 605	408 638	—	—	494 186	446 885	13 144	13 910	247
69	Niederländische Rhein-E.	89 084	234 629	475 924	—	564 979	1 364 616	1 238 265	62 075	62 343	1933
70	a. Warschau-Wiener	13 344	111 359	289 289	308 334	47 821	770 147	651 504	58 502	59 600	541
	b. Warschau-Bromberger	6268	51 374	82 649	110 335	18 923	269 549	241 280	6061	22 208	—
71	Niederländische Staats-E.	69 599	395 002	1 684 084	—	—	2 148 685	2 018 466	in Kol. 164c	130 219	—

Digitized by Google

163	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
—	38 092	—	4190	106 662	89 837	75 567	19 739	102 547	392 341	821 767	896 668	981 050	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
46 786	—	—	1125	27 946	11 504	18 307	—	—	789 299	111 076	249 574	—	39
91 334	27 951	63 383	2110	129 230	55 963	79 112	44 645	17 910	857 050	533 967	545 212	366 425	40
142 586	—	—	4022	116 409	in Kol. 168a	251 314	in Kol. 168c	—	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	41a
24 541	—	—	1716	55 394	32 609	37 641	—	5163	168 272	487 656	312 221	—	- b
79 553	—*	—	1610	20 032	13 143	20 847	3799	w. u. not.	212 616	183 230	365 929	79 294	42
10 805	3136	7669	325	686	5294	3866	—	w. u. not.	7437	28 062	32 798	—	43
18 310	4172	14 138	441	7946	8769	14 830	4536	600	71 434	56 077	82 497	50 041	44
4438	1990	2448	210	474	893	1267	889	687	3183	4438	10 962	13 742	45
15 075	3902	11 173	823	3445	166	239	—	7295	149 326	3656	9126	—	46
54 788	54 788	—	5607	34 808	in Kol. 168c	129 670	—	—	67 236	in Kol. 170c	501 365	—	47a
18 475	18 475	—	1425	16 806	in Kol. 168c	30 137	in Kol. 168c	—	29 485		108 989	in Kol. 170c	- b
5983	5983	—	452	8134		5599		—	7225		8121		- c
293 821	104 306	189 515	10 252	135 473	97 386	116 314	83 054	152 434	391 726	518 114	772 798	576 807	48
38 047	8184	29 863	815	5806*	11 545*	13 425*	2681*	—	152 303*	127 350*	170 028*	22 864*	49
57 872*	54 958	2914*	2400	22 557	in Kol. 168c	35 085	in Kol. 168c	n. not.	195 377	in Kol. 170c	398 409	in Kol. 170c	50
174 738	45 000	129 738	4518	137 309	69 436	53 246	52 961	15 572	594 317	670 531	554 429	630 936	51a
40 684	32 246	8438*	1946	29 165	20 759	16 529	8817	—	141 769	286 768	168 462	109 393	- b
7989	2060	5929	193	1014	872	1873	—	3568	18 685	7284	17 838	—	52
—	—	—	n. not.	10 708	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	213 018	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	53
23 575	7789	15 786	249	7449	3316	2699	—	—	2 554 513*	1 147 798*	560 704*	—	54
2345	—	—	36	—	—	—	—	—	9967	5544	8242	—	55
1400	600	800	20	243	192	612	—	—	121 213	33 360	30 484	—	56a
2973	1197	1776	39	491	—	—	—	190	61 363	—	—	—	- bc
50 116*	16 712	33 404	437	5507	in Kol. 168c	13 380	2045	—	143 342	102 058	278 526	86 424	57
1611	885	726	64	1291	—	—	—	—	247 235*	—	—	—	58
254 152	104 207	149 945	2198	140 170	72 155	48 243	13 769	—	1 073 139	1 359 257	1 619 491	637 895	59
105 441	41 016	64 425	1496	178 356	32 887	28 296	6380	—	1 645 721	16 620	8323	—	60a
1409	462	947	1	837	—	—	—	—	552 627	—	14 424	—	- b
23 486	7293	16 193	163	2050	299	2020	—	—	280 080	465 770	129 368	—	61
4531	1537	2994	172	1605	—	—	—	—	219 764	—	—	—	62
141 717*	—	w. u. not.	972	64 542	34 571	50 519	13 154	—	2 836 362	3 315 258	1 444 028	345 265	63a
127 496*	—	w. u. not.	830	48 785	45 396	33 107	4104	—	1 487 706	2 511 093	1 687 264	379 407	- b
14 772*	—	w. u. not.	396	69 615	1309	1604	—	—	791 744	276 268	84 600	8400	- c
208 854	86 285	122 569	4285	347 916*	in Kol. 168a	15 247	—	—	2 398 045*	in Kol. 170a	94 385	—	64a
33 589	13 906	19 683	—	46 160*	" " 168a	790	—	—	762 140*	" " 170a	31 544	—	- b
20 542	20 542	—	n. not.	6995	9224	13 334	—	—	229 784	391 425	365 967	—	65
52 856	27 163	25 693	484	10 374	6640	22 960	—	—	504 480*	1 390 593*	560 150*	—	66
9620	—	n. not.	42	700	1575	2527	4439	—	432 428*	275 743*	381 373*	421 410*	67
28 438	28 438	—	121	13 566	4844	5916	—	—	256 100	182 308	132 878	—	68
84 485	78 256	6229	1902	257 901	70 794	49 230	—	—	122 489	186 140	208 238	—	69
98 789*	—	—	1440	10 657	2511	5404	173	—	176 188	61 091	224 427	2941	70a
39 857*	—	—	519	4073	385	136	1355	—	73 292	7659	532	104 804	- b
76 660	—	—*	588	290 500	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	327 920	in Kol. 170c	222 160	—	71

Digitized by Google

		171				172				173
						(Forts.) **II. Personen- und**				
						(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1867**				
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	I. Staatsbahnen.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen	c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen	c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter).
		Ztr.	Zoll-Ctr.		Ztr.	Ztr.	Zoll-Ctr.		Ztr.	Ztr.
1	Badische	7 158 621*	4 764 296*	6 721 291*	4 979 245*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 762 293
2	Bayerische { a. 1. Okt. b. 31. Dez. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	2 776 887 / 11 107 531	1 114 017 / 4 436 068	2 394 149 / 9 312 596	2 353 764 / 9 415 072	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	3 972 049 / 15 888 179
3	Braunschweigische . . .	5 651 511	3 293 949	2 177 841	7 381 203	655 970	3083	4 699 241	3 991 085	6 736 995
4	Friedrich-Franz-E. . . .	146 458	386 652	119 047	30 918	19 562	—	42 904	—	221 287
5	Main-Neckar	720 577	803 488	1 232 299	450 414	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 094 747
6	Bebra-Hananer	292 434	17 719	41 925	—	93 490	—	106 990	—	561 550
7	Hannoversche	11 194 199	4 183 401	4 217 345	3 486 272	6 379 328	1 439 487	8 312 513	5 452 181	20 407 873
8	Main-Weser	1 539 126	1 319 035	1 940 219	2 252 993	85 881	—	2 180 070	771 900	1 851 274
9	Nassauische	5 566 751	1 898 121	573 051	630 841	595 926	20 040	1 034 196	257 930	6 411 409
10	Niederschl.-Märk.u Schl.Gb.	4 719 545	4 280 015	6 949 684	1 899 313	1 227 118	341 452	12524315	1 441 160	6 835 093
11	Preuß. Ostbahn	7 716 837	2 194 411	2 096 174	870 994	387 535	2161	458 620	—	8 970 734
12	Saarbrücker	1 756 973	2 279 387	7 684 550	720 540	18 385 430*	28 508 177*	—	—	20 184 132
13	Westfälische	1 875 551	1 881 104	1 644 043	4 876 385	617 863	48 220	2 542 652	7 378 223	2 853 886
14	Sächsische östliche . . .	8 882 793	3 000 829	4 480 552	7 606 419	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 731 446
15	Sächsische westliche . .	32 604 979	7 089 573	2 490 595	767 089	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	34 562 394
16	Württembergische . . .	7 164 883	2 226 401	4 632 938	in Kol. 171bc	1 968 822	72 410	3 696 140	in Kol. 171bc	12 704 539
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische . . .	33 877 629	4 678 107	8 145 015	—*	52 373 983	18 140 612	2 816 030	—*	88 737 376
18	Hessische Nordbahn . . .	831 396	581 083	2 087 150	5 148 741	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	950 009
19	a. Oberschlesische . . .	7 342 595	in Kol. 171c	10 001 849	2 984 466	11 643 048	in Kol. 171c	21952086	355 716	19 161 125
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 740 426		2 400 690	2 504 455	—		2 440 962	1 979 998	1 900 702
	c. Stargard-Posener . .	379 406		1 690 872	3 346 938*	—		637 003	1 219 679	413 228
20	Rhein-Nahe-E.	805 673	1 753 560	1 498 999	2 409 387	—	377 340*	1517139*	971 420*	831 528
21	Wilhelms-Bahn	908 268	1 589 344	876 742	2 414 696	3 960 792	846 628	157 492	—	4 975 388
22	a. Göpnitz-Geraer . . .	78 618	in Kol. 171c	1 770 511	in Kol. 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	95 079
	b. Greiz-Brunner . . .	867	" " 171c	411 478	—	" " 171a	" " 171c		—	1260
23	a. Löbau-Zittauer . . .	226 149	127 187	1 500 592	1 589 244	" " 171a*	" " 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	242 007
	b. Zittau-Reichenberger .	1 128 387	655 099	1 020 096	44 001	" " 171a*	" " 171b		" " 171d	1 258 209
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	770 628	560 251	271 228	116 207	5 900 979	—	—	—	6 708 599
25	Altona-Kieler	3 700 232	170 063	263 335	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 946 373
26	Bayerische { p. 1. Okt. b. 31. Dezbr. 66 / Ostbahnen p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	1 191 435 / 4 407 937	923 924 / 3 644 034	281 204 / 1 429 111	661 729 / 3 288 291	43 705 / 117 730	130 670 / 69 627	687 240 / 2 728 090	93 200 / 483 800	1577 752 / 5 733 297
27	Berlin-Anhaltische . . .	4 328 522	1 120 493	1 795 992	1 964 230	5 066 200	—	907 400	—	10 221 632
28	a. Berlin-Hamburger . .	1 948 615	1 662 502	1 987 087	534 324	246 067	37 313	166 510	76 110	4 320 731
	b. Hamburg-Bergedorfer .	in Kol. 171b	4 299 531	in Kol. 171b	in Kol. 171b	in Kol. 172b	80 536	in Kol. 172b	in Kol. 172b	in Kol. 173b
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 068 097	in Kol. 171c	3 084 427	" " 171c	368 482	in Kol. 172c	1 207 112	" " 172c	2 777 266
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	3 010 876 / 706 618 / 1 218 194	3 738 637 / 366 440 / 349 613	2 557 986 / 756 601 / 537 907	89 713 / — / 48 138	119 645* / 31 153* / 142 178*	— / 65 307 / —	52 496 / — / 46 329	69 001 / — / —	3 553 800 / 770 576 / 1 431 309
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 369 398	559 421	328 516	—	9 463 830	3 403 204	—	—	15 221 088
32	Frankfurt-Hananer . . .	632 544	456 574	1 692 559	216 202	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	782 732
33	Glückstadt-Elmshorner .	180 836	93 913	317 740	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	—	210 894
34	Hessische Ludwigs-E. . .	2 573 812	1 790 756	3 399 075	3 782 366	—	540 599	2 217 664	547 663	2 814 249
35	Homburger	37 689	2746	3427	—	210 924	—	36 063	—	285 544
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	27 159 041	7 080 564	5 918 152	1 561 845	56 930 900	22 752 700	1 501 370	3 773 260	84 779 664

Digitized by Google

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angenommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
Zollctr.	Zollctr.	Zollctr.	Zollctr.	Zollctr.	Zollctr.		
6 617 461	8 140 900	5 261 579	29 782 233	—	1 795 410	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen ꝛc.	1
1 762 530	3 046 014	2 627 488	11 408 081	—	1 124 155		
7 050 120	12 184 058	10 509 962	45 632 319	—	4 496 629	Getreide, Brennholz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier u. Salz	2
3 840 383	7 374 323	13 351 086	31 302 787	—	2 063 650	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	3
451 727	325 929	46 063	1 045 006	—	67 094	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz ꝛc.	4
1 326 775	1 636 051	931 896	4 989 469	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc. . .	5
53 570	210 640	—	823 760	89176	22 454	Steinkohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufaktur- u. Kolonialwaar. ꝛc.	6
8 052 146	14 340 323	10 316 802	53 117 144	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Baumwolle ꝛc.	7
1 573 060	4 418 013	3 564 781	11 407 128	—	934 030	Kohlen, Erze, Erde u. Steine, Getreide, Holz, Mühlenfabrikate ꝛc.	8
2 059 824	1 842 904	1 021 478	11 333 615	—	47 759	Bier, Blei, Kohlen, Eisen, Erde, Erze, Getreide, Leder, Salz ꝛc.	9
5 703 551	20 641 770	3 683 162	36 863 576	—	2 350 314	Steinkohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Manufakturwaar., Eisen ꝛc.	10
2 580 244	3 070 568	1 013 796	15 635 342	174 228*	1 594 099	Getreide, Holz, Spiritus, Mühlenfabrikate, Heringe, Kartoffeln ꝛc.	11
30 900 640	7 885 213	818 233	39 788 218	13 065	1 535 748	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Eisenfabrikate, Getreide ꝛc.	12
2 161 468	4 438 974	12 957 792	22 412 120	3 551 681	3 833 833	Kohlen, Erze, Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Consumtibilien	13
3 579 571	4 887 967	8 409 552	26 608 536	405 944*	—	Bergwerks-Produkte, Kolonial- u. Manufakturwaaren . . .	14
7 647 194	3 169 289	1 165 183	46 544 060	2 841 270*	—*	Kohlen, Getreide, Steine, Holz, Manufaktur- u. Materialwaar. ꝛc.	15
3 594 429	10 000 173	in Kol. 173c	26 299 141	—	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Holz, Kohlen, Leder ꝛc.	16
23 644 274	11 807 200	—*	124 188 850	10 492 000	6 358 856	Kohlen, Steine, Erde, Erze, Roheisen, Nutzholz, Getreide, Eisenw. ꝛc.	17
704 473	2 206 870	6 310 507	10 171 859	w. u. net.	w. u. net.	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Bau- u. Brennholz	18
in Kol. 173c	32 367 971	3 436 944	54 966 040	382 771	2 053 448*	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Eisen, Zink, Mühlenfabrikate ꝛc.	19a
	5 053 657	4 523 651	11 478 010	45 890	376 181*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz ꝛc.	- b
	2 595 280	4 745 338	7 753 846	7138	133 267*	Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Kalk, Spiritus, Flachs, Talg ꝛc.	- c
2 187 659	3 092 814	3 575 704	9 687 705	10 773	844 105	Erze u. Roheisen, Steinkohlen, Steine, Getreide, Holz, Eisenfab. ꝛc.	20
2 554 851	1 157 788	2 489 432	11 177 459	54 648	700 710	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Kalk, Mühlenfabrikate .	21
in Kol. 173c	1 984 834	in Kol. 173c	2 079 913	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Eisen, Wolle, Tabak, Maschinen, Bier ꝛc.	22a
" " 173c	493 985	—	493 245	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Mehl, Wolle, Getreide, Salz ꝛc.	- b
284 551	1 634 381	1 726 539	3 887 478	101 600	—	Baumwolle, Manufakturwaaren, Kohlen, Eisen, Wolle ꝛc. .	23a
745 340	1 113 598	44 004	3 161 151	—	—	Holz, Manufakturwaaren, Flachs, Getreide, Kalk, Maschinen ꝛc.	- b
623 638	301 009	116 207	7 749 453	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Mehl, Oelfrüchte, Flachs, Sandsteine ꝛc.	24
519 914	484 058	—	5 950 345	—	278 757	Holz, Kolonialwaaren, Eisen- u. Stahlwaaren, Boden-Erzeugnisse ꝛc.	25
1 178 540	1 130 692	916 487	4 803 471	—	—		
4 168 054	4 703 284	4 257 495	18 862 130	—	—	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 580 361	3 428 110	2 565 121	17 795 224	—	648 444	Baumwollene Waaren, Eisen- u. Metallwaaren, Kohlen, Salz ꝛc.	27
3 146 392	3 006 839	1 028 235	11 502 197	—	619 474		
7 549 308	in Kol. 173b	in Kol. 173b	7 549 308	—	—	Baumwolle, Eisen, Feldfrüchte, Holz, Kohlen, Kolonialwaaren ꝛc.	28
2 355 982	4 466 458	169 658	9 769 364	—	—	Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Bier, Spiritus, Kohlen, Wolle ꝛc.	29
3 891 759	2 816 336	167 599	10 429 491	25 869 284	608 569	Getreide, Heringe, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Holz, Spiritus ꝛc.	30a
486 165	810 981	—	2 067 722	43 952	441 387	Getreide, Holz, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate ꝛc.	- b
412 438	656 066	61 398	2 361 211	178 049	1 279 597	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Mühlenfabrikate, Holz, Steine ꝛc.	- c
4 128 298	444 250	—	19 793 636	—	818 543	Kohlen, Steine, Feld- u. Gartenerzeugnisse, Manufakturwaaren ꝛc.	31
649 596	1 854 196	249 408	3 535 932	u. net.	u. net.	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Mehl, Schienen, Tabak .	32
354 034	390 571	—	955 499	—	168 247	Zucker, Cement, Getreide u. Kolonialwaaren	33
2 755 557	6 037 463	4 842 906	16 450 175	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	34
3721	41 097	—	330 362	—	23 248	Steinkohlen u. Baumaterialien	35
31 020 048	8 258 358	5 864 872	129 922 942	2 626 985	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erde, Getreide, Eisenfabrikate ꝛc.	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171				172 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1867				173
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter).
		Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.			Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
37	Leipzig-Dresdener	10 647 260	in Kol. 171c	3 491 289	in Kol. 171c	1 735 499	in Kol. 172c	2 417 358	in Kol. 172c	5 828 338
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	106 005	—	—	—	106 005
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	2 036 651	386 222	287 892	—	86 659	149	80 501	—	2 940 555
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 671 273	1 579 104	1 999 617	1 329 723	11 156 941	—	696 633	—	18 832 404
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15 922 177	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	3 465 356	in Kol. 172a	3 994 376	in Kol. 172c	7 954 222
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	981 858	480 935	398 719	—	363 049	19 216	15 173	—	1 573 736
42	Mecklenburgische	737 736	401 902	390 840	121 659	331 389	28 965	11 649	—	1 301 773
43	Neisse-Brieger	160 830	372 265	391 572	—	1244	—	1 086 416	—	170 197
44	Niederschlesische Zweigbahn	627 440	283 807	669 087	345 544	147 378	—	426 446	—	854 798
45	Oppeln-Tarnowitzer	1 194 440	779 233	368 654	73 888	226 896	801	961 231	—	1 425 680
46	Ostpreußische Südbahn	1 572 177	122 118	53 083	—	52 436	—	—	—	1 784 679
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 858 997	in Kol. 171c	9 388 265	in Kol. 171c	—	—	6 597 036	8 048 934	3 961 041
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 460 095		2 593 901		—	—	1 168 281	6 980 746	1 506 386
	c. Neustadt-Dürkheimer	500 503		131 429		31 070	—	240 900	—	546 932
48	Rheinische	9 619 944	3 321 100	3 693 426	3 713 186	15 560 989	1 814 198	1 702 058	1 623 673	25 860 566
49	Schleswigsche	783 293	336 871	219 284	30 559	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	941 402
50	Taunus-E.	163 986	in Kol. 171c	1 444 128	in Kol. 171c	100 937*	" " 172c	470 487*	—	482 857
51	a. Thüringische	5 736 017	2 617 450	3 797 809	2 058 186	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	6 483 215
	b. Werra-E.	1 255 739	504 872	991 782	652 595	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	1 426 673
52	Tilsit-Insterburger	209 276	37 840	48 867	—	25 377	7407	1838	—	257 920
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	1 079 007*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	13 490 600	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	14 793 333
54	Böhmische Westbahn	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	2 391 789	2 832 311	—	—	4 953 751
55	Brünn-Rossitzer	155 190*	161 441*	166 491*	—	1 852 552	716 225	1054	—	2 017 709
56	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn)	57 423	140 760	9519	—	1 780 056	8 474 885	—	—	1 958 935
		216 818	—	—	—	2 296 938	—	—	—	2 575 800
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 035 791*	3 891 649*	614 979*	476 707*	67 828	42	32 480	295	2 252 468
58	Graz-Köflacher	429 108	—	—	—	2 464 855	—	—	—	3 142 489
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	10 276 198*	7 133 801*	9 748 101*	8039999*	12 771 155	1 228 173	600 611	103 972	24 260 662
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	4 808 397	7 232 513	1 326 412	1 798 335	1 395 140	22 577	118 980	—	8 027 614
	Elisabeth	153 136	6498	—	—	200	—	—	—	706 800
61	Lemberg-Czernowitzer	945 047*	252 599*	11 976*	—	1485	—	4050	—	1 228 662
62	Mohacs-Fünfkirchener	227 957	—	—	—	3 655 505	—	—	—	4 104 831
63	a. Oesterreichische nördliche	2 177 669*	3 629 056*	2 376 454*	4533105*	328 315	35 784	8 409 376	3 400 522	5 406 888
	b. Oesterreichische südöstliche	4 162 401*	9 732 829*	6 288 970*	1478824*	1 614 084	17 273	262 360	—	7 312 976
	c. Wien-Neu-Szönyer	3 077 633*	1 761 344*	327 036*	5454*	273 759	530	35 572	—	4 212 751
64	a. Südbahn, Oesterreichische	29 710 968*	in Kol. 171a	1 179 063	—	4 148 749*	in Kol. 172a	425 705	—	36605678*
	b. Tiroler	2 362 548*	" " 171a	239 929	—	179 253*	" " 172a	367	—	3 350 101*
65	Süd-Norddeutsche	1 680 871	258 544*	1 322 280*	—	897 651	140 826	1 647 277	—	2 815 301
66	Theiß-Bahn	1 682 786	6 283 873	465 911	—	22 789	87	17 837	—	2 220 429
67	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	63 612	1600	1 217 597	1 010 880	496 740
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Maestrichter	193 594	400 182	723 152	—	568 932	1 150 198	277 200	—	1 032 192
69	Niederländische Rhein-E.	1 141 894	1 412 281	858 317	—	187 163	—	4 517 842	—	1 709 447
70	a. Warschau-Wiener	3 658 222	1 652 456	809 693	188 029	4 140 855	326 510	—	—	7 985 922
	b. Warschau-Bromberger	1 389 023	84 734	1956	400 349	734 673	—	—	285 979	2 201 061
71	Niederländische Staats-E.	7 230 340	in Kol. 171c	4 125 900	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	—	12 196 820

Digitized by Google

173			174	175		176
Güter-Verkehr.						
wurden befördert:						
haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- u. Baugüter		
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahn.	c. im Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.
Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	
4 197 373	7 168 301	4 583 572	21 777 584	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Baumwolle	37
—	—	—	106 005*	—	6040	Steinkohlen u. Coaks	38
508 951	636 274	—	4 085 780*	—	—	Rohprodukte (insbesondere Holz) u. Handelsgüter	39
2 169 034	3 320 574	1 710 793	26 062 805	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Farbehölzer, Felle, Getreide	40
2 475 353	4 856 599	8 463 458	23 749 632*	—	—	Holz, Kohlen, Eisen, Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln	41a
1 020 416	763 754	—	3 357 906	—	78 469	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Hütten-Produkte, Eisen, Oel	b
627 240	789 265	204 752	2 923 030	—	217 255	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte	42
405 621	1 514 652	—	2 090 470	—	41 092	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Eisen, Salz	43
348 653	1 192 860	400 101	2 796 422	—	38 994	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Eisengußwaaren	44
785 365	1 342 114	88 519	3 641 678	49 738	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Erde. Hüttenprodukte	45
125 940	62 448	—	1 973 067	210 934	56 386	Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Kolonial- u. Eisenwaaren	46
in Kol. 173c	24 065 270	in Kol. 173c	28 626 311	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide	47a
	10 882 054		12 388 440	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter, Getreide	b
	386 049		932 981	—	—	Wein, Erde, Getreide, Glas, Hanf, Holz, Bretter	c
5 750 798	6 284 596	5 996 720	43 892 680	1 150 742	1 616 566	Eisen, Erze, Getreide, Fettwaaren, Glas, Häute, Hüttenprodukte	48
475 766	402 737	56 104	1 876 009	u. not.	u. not.	Holz, Getreide, Steine, Eisenwaaren, Kohlen, Kolonialwaaren	49
in Kol. 173c	2 348 109	in Kol. 173c	2 830 966	u. not.	u. not.	Gewöhnliche Handelsgüter, Wein, Metalle, Eisenfabrikate, Erze	50
3 357 417	4 405 484	2 742 083	16 988 199	41 021	351 376	Kohlen, Holz, Eisen u. Eisenwaaren, Salz u. Getreide	51a
812 399	1 176 773	770 805	4 186 650	—	—	Holz, Kohlen, Steine u. Vieh	b
53 403	70 416	—	381 739	—	42 230*	Holz, Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Saat, Mühlenfabrikate	52
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	14 793 333*	in Kol. 174	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Steine, Eisen	53
3 983 425	563 403	—	9 500 579	—	457 253	Kohlen, Holz, Eisen, Zucker, Getreide, Bier, Steine, Salz	54
883 210	175 787	—	3 076 706*	888 613	25 303	Kohlen, Eisen, Zucker, Getreide u. Holz	55
8 649 197	40 615	—	10 648 747	—	141 519	Kohlen, Eisen, Holz u. Steine	56a
—	—	—	2 575 800	—	156 286	Kohlen, Holz, Eisen, Steine u. Eisenwaaren	bc
3 993 749	939 366	565 471	7 751 054*	—	774 010	Getreide, Salz, Vieh, Mehl, Oelfrüchte, Holz, Zucker	57
—	—	—	3 142 489*	—	67 625	Braunkohlen, Holz und Eisenerze	58
9 793 386	12 016 446	8 795 635	54 866 129*	—	2 421 537	Getreide, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Mehl	59
7 304 597	1 482 011	1 804 715	18 618 937	—	2 994 183	Getreide, Holz, Kohlen, Mehl, Salz, lebende Thiere, Getränke	60a
6498*	14 424*	—	727 722	—	81 641	Salz, Getreide, Düngergyps, Spiritus, Zinnwaaren	b
718 668	147 414	—	2 094 741*	—	206 748	Getreide, Mühlenfabrikate, lebende Thiere, Holz, Zucker, Tabak	61
—	—	—	4 104 831	—	48 191	Kohlen, Wein, Getreide, Schienen, Baumaterialien	62
7 014 669	12 280 377	8 292 046	32 993 980*	1 257 665	764 377	Kohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Salz, Zucker, Spiritus	63a
12 306 591	8 271 701	1 862 335	29 753 603*	77 073	2 268 833	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Salz, Spiritus, Tabak	b
2 039 451	448 812	13 854	6 714 868*	9663	307 956	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine	c
in Kol. 173a	1 714 400	—	38 320 078	—	6 742 193	Getreide, Hölzer, Kohlen, Metalle, Mühlenfabrikate, Wein, Salz	64a
" " 173a	272 630	—	3 622 731	—	569 521	Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Wein, Cement u. Salz	b
800 019	3 348 858	—	6 964 178*	—	512 083	Kohlen, Getreide, Holz, Manufaktur-Waaren u. Rohstoffe	65
7 681 193	1 066 858	—	10 968 480*	—	629 771	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mühlenfabrikate	66
278 918	1 601 497	1 436 729	3 813 884*	—	20 749	Kohlen, Manufakturwaaren u. Zucker	67
1 737 532	1 139 146	—	3 908 870	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Eisen, Kalk, Steingut	68
1 669 215	5 633 627	—	9 012 289	3 821 024	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Kohlen, Zucker, Tabak	69
2 042 568	1 039 524	191 143	11 259 157	350 694	530 034	Kohlen, Stabwaaren, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate	70a
92 778	2624	792 487	3 088 950	65 740	91 704	Kohlen, Getreide, Zucker, Holz, Metalle, Kalksteine, Salz	b
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	12 196 820	—	—	Kohlen, Steine, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen, Holz, Kalk	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	177			178		179	
		(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**						
		(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1867 wurden befordert:**						
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schitten, Feuerspritzen rc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Reppel- rc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b. aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem befoerderten Thiere. Z.-Ctr.
1	Badische	324	in Kol. 168, 170a. 171	in Kol. 168, 170a. 171	9803	392 434	1 607 198	5006*
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	359 / 1437	— / —	— / in Kol. 177a	3294 / 13 173	111 208 / 444 828	nicht notirt / nicht notirt	nicht notirt / nicht notirt
3	Braunschweigische	330	657	622	8090	296 671	420 155	902
4	Friedrich-Franz-E.	59	—	—	1400	61 465	95 892	475
5	Main-Neckar	85	147	9*	655	48 512	w. n. notirt	—
6	Bebra-Hanauer	9	in Kol. 177a	46	116	4698	17 728	—
7	Hannoversche	1148	—	—	11 577*	14 748*	—	—
8	Main-Weser	83	2014	1313	208	1362	3135	160 736
9	Nassauische	61	142	16	753	24 046	w. n. notirt	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	798	1785	20 638	7621	814 266	716 631	21 275
11	Preuß. Ostbahn	876	1658	—	19 245	987 801	1 219 286	—
12	Saarbrücker	119	166	—	3391	201 637	185 217	—
13	Westfälische	294	458	184	5223*	47 109	200 335	861*
14	Sächsische östliche	153	642	1518	6328	1714	—*	513 919
15	Sächsische westliche	45	386	214	615	4693	—*	371 153
16	Württembergische	318	—	30	2026	nicht notirt	nicht notirt	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	715	in Kol. 177a	1692	9157	324 571	615 831	2204
18	Hessische Nordbahn	69	1174*	953*	in Kol. 178b	2458*	—	—
19	a. Oberschlesische	219	w. n. not.	143	3520	88 859	189 811	469
	b. Breslau-Posen-Glogauer	148	—	—	2291	103 093	158 669	342
	c. Stargard-Posener	259	—	12	4775	338 264	256 548	322
20	Rhein-Nahe-E.	105	649	—	2507	154 656	174 883	—
21	Wilhelms-Bahn	59	2	—	770	36 222	56 030	—
22	a. Gößnitz-Geraer	4	—	17	20	202	—*	15 120
	b. Greiz-Brunner	1	—	5	—	54	—*	3440
23	a. Löbau-Zittauer	9	50	290	252	311	—*	62 341
	b. Zittau-Reichenberger	6	50	268	134	173	—*	48 966
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	9	28	85	69	4224	nicht notirt	22
25	Altona-Kieler	1328	—	—	6800	425 547	1 106 905	—
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	395 / 167	— / —	— / —	4543 / 1928	108 197 / 324 272	nicht notirt / nicht notirt	— / —
27	Berlin-Anhaltische	140	120	988	4638	148 641	376 881	—
28	a. Berlin-Hamburger	164	386	727	9088	449 074*	868 627	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	61	383	432	5139	296 836	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	169	—	—	2103	101 070	307 458	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	541 / 141 / 259	71 / 1 / —	— / — / —	3831 / 1967 / 1893	387 904 / 140 805 / 124 443	579 417 / 177 104 / 162 465	— / — / —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	71	—	76*	857	43 346	101 725	1433
32	Frankfurt-Hanauer	42	199	—	661	32 580	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	24	—	—	342	13 305	49 911	—
34	Hessische Ludwigs-E.	107	—	—	3221	214 821*	—	—
35	Homburger	—	—	—	in Kol. 178b	607	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	274	1788	840	8680	263 614	452 627	884

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	177 (Forts.) Personen- und Güter-Verkehr. (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1867 wurden befördert: Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen rc.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- rc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	179 Gewicht a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
37	Leipzig-Dresdener	337	658	in Kol. 177a	3631	185 118	543 888	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2760	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	60	—	40	680	27 510	nicht notirt	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	284	44	—	4400	160 869	433 803	135
41	a. Magdeburg-Halberstädter	339	—	—	6691	194 611	479 532	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	25	—	—	2758	71 561	126 216	—
42	Mecklenburgische	147	—	—	2030	85 617	137 871	—
43	Neisse-Brieger	22	—	293	849	9890	21 858	65
44	Niederschlesische Zweigbahn	38	—	57*	336	74 558	108 026	1210
45	Oppeln-Tarnowitzer	7	—	—	51	29 640	45 211	—
46	Ostpreußische Südbahn	42	—	—	365	16 257	33 022	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	39	—	—	2497	125 774	nicht notirt	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	19	—	—	279	34 837		—
	c. Neustadt-Dürkheimer	2	—	—	107	7696		—
48	Rheinische	428	259	114	4989	67 943	480 474	—
49	Schleswigsche	219	—	—	5517	78 346	nicht notirt	—
50	Taunus-E.	10	10	—	126	5062	nicht notirt	—
51	a. Thüringische	514	445	in Kol. 177a	6574	61 410	304 806	1129
	b. Werra-E.	30*	—	—*	1203	24 206	107 651	486
52	Tilsit-Insterburger	16	—	—	1445	17 704	36 976	—
	Oesterreichische Bahnen.							
53	Aussig-Teplitzer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	3414	—
54	Böhmische Westbahn	209*	—	—	223*	60 573	71 453	—
55	Brünn-Rossitzer	14	—	6	6	695	2139	—
56	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bejhybka. c. Pferde-Bahn.	34	—	—	5	3217	5627	—
		—	—	—	1	8	102	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	269*	17	112	1480*	472 859	1 050 852	25
58	Graz-Köflacher	11	—	7	18	754	1436	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	1418	777	—	5441	1 364 966	3 018 865	—
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	524*	601	101*	3757	469 305	714 034	299
		10	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	115	—	8	303	109 514	411 010	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	15	—	—	3	421	1323	16
63	a. Oesterreichische nördliche	762*	—	33*	2812*	364 304	759 186	4795
	b. Oesterreichische südöstliche	1047*	—	11*	6153*	611 667	1 433 794	7858
	c. Wien-Neu-Szönyer	124*	—	4*	2079*	102 523	250 897	4175
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1458	in Kol. 177a	in Kol. 177a	8686	675 682	—	—
	b. Tiroler	in Kol. 177c	—	153	282	23 008	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—*	—	—	155	37 508	69 515	—
66	Theiß-Bahn	480*	—	—	2207*	404 868	741 528	780
67	Turnau-Kralup-Prager	1	—	—	—*	—*	7782	—
	Fremdländische Bahnen.							
68	Büttich-Mastrichter	5	—	—	in Kol. 178b	484	39 720	in Kol. 179a
69	Niederländische Rhein-E.	160	99	—	4716	72 499	406 817	—
70	a. Warschau-Wiener	542	300	165	2463	37 738	114 998	4
	b. Warschau-Bromberger	221	96	36	1420	12 924	—	99
71	Niederländische Staats-E.	166	9	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	—

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	180 (Fortf.) II. Personen- und B. Durchschnitts-					181	182
		a.	b.	c.	d.	e.		
		Sämmtliche Personen in der						
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs rc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		haben zurückgelegt						
		Meilen.				Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1	Badische	868 508	5 366 801	15 365 084	—	595 064	22 195 457	3 577 828
2	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	290 692 / 1 162 729	2 347 850 / 9 391 400	4 578 015 / 18 312 061	—	262 345 / 1 049 379	7 478 892 / 29 915 569	325 710 / 1 302 840
3	Braunschweigische . . .	297 291	2 385 851	3 039 226	3926	785 637	6 511 931	1 774 397
4	Friedrich-Franz-E. . . .	23 492	286 725	551 244	—	20 840	882 301	254 181
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	4 601 096	nicht netirt
6	Bebra-Hanauer	4313	69 274	579 999	—	66 474	720 060	32 528
7	Hannoversche	642 946	6 385 557	12 120 220	121 594	nicht netirt	19 270 317	—
8	Main-Weser	291 899	2 539 777	3 981 333	—	765 860	7 578 869	1 878 100
9	Nassauische	172 776	1 028 992	2 407 674	—	210 062	3 819 504	402 140
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	477 375	3 961 606	5 998 512	8 499 876	1 212 195	20 149 564	3 302 322
11	Preuß. Ostbahn	1 015 004	6 001 980	6 429 305	8 571 971	2 037 327	24 055 587	6 260 400
12	Saarbrücker	54 554	454 805	1 486 644	1 212 613	205 252	3 413 868	188 576
13	Westfälische	35 800	518 951	1 678 156	1 721 196	369 145	4 323 248	359 707
14	Sächsische östliche . . .	108 497	1 678 489	4 826 229	—	631 971	7 245 186	1 015 560
15	Sächsische westliche . . .	155 641	3 490 705	9 408 195	—	593 235	13 647 776	nicht netirt
16	Württembergische . . .	214 308	3 261 871	13 328 909	—	2 940 873	19 745 961	1 902 568
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische . . .	150 539	2 373 591	7 318 978	6 565 186	471 118	16 879 412	809 397
18	Hessische Nordbahn . . .	—	—	—	—	—	2 334 537	—
19	a. Oberschlesische . . .	93 099	1 168 531	2 003 636	2 911 416	343 746	6 520 428	793 978
	b. Breslau-Posen-Glogauer	42 396	585 455	1 844 128	913 217	520 849	3 906 045	558 691
	c. Stargard-Posener . .	29 060	393 665	883 590	838 312	262 469	2 407 096	437 160
20	Rhein-Nahe-E.	135 774	544 174	1 141 918	663 194	251 607	2 736 667	214 605
21	Wilhelms-Bahn	12 757	172 933	275 100	815 800	37 066	1 313 716	108 849
22	a. Gößnitz-Geraer . . .	1042	76 914	398 292	—	94	476 342	nicht netirt
	b. Greiz-Brunner . . .	285	17 942	68 057	—	248	86 532	nicht netirt
23	a. Löbau-Zittauer . . .	2216	95 672	449 716	—	54 901	602 505	58 017
	b. Zittau-Reichenberger.	961	51 730	203 276	—	9704	355 671	16 390
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	3000	112 606	344 088	389 724	9657	859 075	17 507
25	Altona-Kieler	57 925	1 120 868	4 883 927	—	nicht netirt	6 062 720	825 895
26	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / Ostbahnen { p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	25 410 / 141 641	553 758 / 2 211 034	1 497 497 / 7 589 990	—	196 068 / 784 272	2 681 733 / 10 726 937	194 829 / 795 312
27	Berlin-Anhaltische . . .	283 983	3 214 280	4 997 730	—	606 064	9 102 057	2 408 640
28	a. Berlin-Hamburger . .	210 899	2 489 169	3 047 998	3 274 619	543 764	9 566 449	2 084 466
	b. Hamburg-Bergedorfer .	15 338	260 682	440 963	333 587	—	950 570	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	325 425	2 566 003	3 454 913	2 823 216	1 056 111	10 225 668	1 546 269
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	61 910 / 7840 / 31 289	1 469 863 / 305 480 / 571 903	3 169 960 / 684 771 / 1 337 202	3 474 577 / 967 710 / 1 550 192	272 284 / 207 203 / 202 094	8 448 594 / 2 173 004 / 3 692 680	1 080 640 / 313 266 / 559 181
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	32 715	457 701	1 085 528	1 715 284	1 836 317	5 127 545	477 993
32	Frankfurt-Hanauer . . .	33 071	451 639	837 283	—	3913	1 325 906	133 115
33	Glückstadt-Elmshorner . .	1375	52 759	418 179	—	nicht netirt	472 313	41 974
34	Hessische Ludwigs-E. . .	323 547	2 283 839	4 527 145	—	452 876	7 587 407	593 194
35	Homburger	95 036	404 647	597 498	—	21 643	1 118 824	59 940
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	684 664	4 641 100	4 360 631	8 654 009	2 141 827	20 482 231	3 705 315

Digitized by Google

183				184	185			
Güter-Verkehr.								
Verhältnisse.								
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt		
						a.	b.	c.
Sämmtliche Eilgüter	Sämmtliche Postgüter	Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Sämmtliche Kohlen und Coals haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)
haben zurückgelegt								
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.		
6 250 435	—	59 799 597	190 967 112	in Kol. 183d	**257 017 144**	25 406 127	47 229	8 998 187
—	—	—	—	—	200 515 776 **802 063 104**	in Kol. 184	nicht notirt	nicht notirt
—	—	—	—	—	" " 184	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt
2 794 449	—	33 422 986	272 692 270	in Kol. 183d	**308 909 705**	6 354 702	2 685 879	3 825 187
110 538	—	2 173 457	4 589 523	474 947	**7 348 465**	394 838	4422	809 451
—	—	—	—	—	**35 690 670**	—	—	—
57 992	—	1 100 135	1 589 434	946 592	**3 694 153**	533 880	4560	55 276
—	—	—	—	—	**677 678 138***	—	—	—
2 917 311	—*	22 175 152	98 046 716	21 972 642	**145 111 821**	1 063 830	2 329 832	2 547 464
332 920	—	5 223 897	74 726 646	12 108 905	**92 392 368**	124 000	nicht notirt	nicht notirt
5 530 874	153 780	68 747 658	382 239 010	534 964 251	**991 635 573**	48 864 613	7 193 646	10 687 349
5 904 508	2606	58 873 467	291 098 625	7 874 852	**363 754 058**	42 011 140	573 591	37 455 639
270 742	—	2 138 847	68 807 902	134 516 835	**205 734 326**	5 608 397	30 927	929 697
1 589 162	36 905	15 720 958	98 659 997	105 869 580	**221 876 602**	14 847 705	637 120	1 887 369
1 874 228	—	23 487 680	171 274 298	in Kol. 183d	**196 636 206**	288 872	nicht notirt	nicht notirt
5 599 691	—	42 833 155	415 440 524	" " 183d	**463 873 370**	10 909 489	nicht notirt	nicht notirt
—	—	—	—	—	**321 296 990**	—	—	—
4 052 153	785 253	28 478 570	317 765 775	419 125 763	**770 207 514**	41 946 313	1238*	5 152 758
1 551 884	—	14 957 741	101 364 864	in Kol. 183d	**117 874 489**	nicht notirt	—	—
714 285	—	9 506 059	283 530 375	557 202 020	**850 952 739**	28 385 643*	63 194	2 382 595
462 691	—	6 008 695	107 402 265	84 347 099	**198 220 750**	5 463 157*	89 010	1 860 832
345 039	—	4 598 098	90 901 079	27 412 576	**123 256 792**	2 233 917*	66 591	2 618 150
573 856	—	3 296 666	64 733 671	34 754 128	**103 358 321**	3 641 152	51 164	1 302 356
106 004	—	2 409 921	38 489 985	39 237 426	**80 243 336**	3 587 353	7199	366 279
78 476	—	864 278	7 408 816		**8 351 570**	—		
15 208	—	115 924	608 405		**739 537**	—	nicht notirt	nicht notirt
210 014	—	1 550 958	13 569 071	in Reserve 1850	**15 330 043**	52 471		
115 325	—	971 748	9 540 204		**10 627 277**	—		
14 632	22 829	208 167	3 004 513	10 576 639	**13 826 780**	—	nicht notirt	nicht notirt
1 279 174*	—	17 074 421*	32 593 770	in Kol. 183d	**50 947 365**	1 701 642	247 258	5 444 380
—	—	—	—	—	101 931 267 **407 725 067**	—	nicht notirt	nicht notirt
—	—	—	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt
3 831 473	262 052	43 387 642	136 029 878	48 327 868	**231 838 913**	7 486 911	1 989 628	5 636 165
4 842 087	—	102 233 057	129 322 425	2 653 270	**239 050 839**	7 481 852	12 012*	17 080 899
363 502	—	6 261 207	8 386 020	168 325	15 778 054	—	—	—
3 388 073	—	60 497 847	70 856 074	14 340 995	**149 082 989**	—	55 770	4 926 320
1 050 101	238 107	7 864 729	78 455 343	1 338 557	**88 946 837**	25 896 069	121 651	8 275 494
165 220	73 726	1 655 906	17 684 065	1 199 446	**20 778 363**	909 515	46 341	1 924 549
372 672	95 229	2 117 171	17 392 689	1 719 219	**21 696 980**	2 216 417	64 939	1 862 966
339 413	—	5 034 180	41 718 801	99 972 894	**147 065 288**	4 079 974	12 129	698 771
311 095	74 563	1 958 744	13 969 021		**16 313 423**	nicht notirt	168	169 926
49 417	—	1 405 117	1 943 804	in Kol. 183d	**3 398 338**	446 321	1712	191 379
2 414 040	—	11 083 915	122 711 597		**136 209 552**	in Kol. 183d	nicht notirt	nicht notirt
22 207	9000	in Kol. 183d	142 655	575 465	**749 327**	58 120	—	—
6 977 370	—	46 184 539	389 409 848	717 364 828	**1 159 936 585**	28 897 969	199 594*	5 961 756

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	180 (Forts.) II. Personen- und B. Durchschnitts-					181	182
		a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs rc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		Sämmtliche Personen in der haben zurückgelegt						
		Meilen.			Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
37	Leipzig-Dresdener . . .	176 910	1 900 799	5 191 786	—	1 100 020	8 369 515	374 213
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4045	152 262	541 252	—	—	697 559	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	22 298	441 283	1 325 990	—	nicht notirt	1 789 571	nicht notirt
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	63 254	1 098 700	3 268 972	869 963	457 297	5 758 186	844 767
41	a. Magdeburg-Halberstädter	83 958	1076 631	2 488 144	1 200 391	356 574	5 205 698	721 076
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14 968	308 975	725 001	538 388	176 855	1 764 187	170 216
42	Mecklenburgische . . .	42 169	720 290	1 315 573	—	129 567	2 207 599	608 144
43	Neisse-Brieger . . .	5642	75 163	190 287	337 638	105 157	713 887	57 781
44	Niederschlesische Zweigbahn .	7029	115 395	299 289	400 400	101 249	923 362	115 337
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	3044	30 375	107 750	221 152	6426	368 747	24 409
46	Ostpreußische Südbahn . .	6043	158 603	426 085	708 850	55 188	1 354 768	95 066
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	43 581	1 104 969	3 223 073	—	nicht notirt	4 371 623	284 895
	b. Pfälzische Maximiliansb.	23 181	272 085	843 278	—		1 138 544	86 091
	c. Neustadt-Dürkheimer .	1471	59 720	231 691	—		292 882	10 051
48	Rheinische	2 405 789	6 447 055	9 154 530	473 346	928 336	19 409 056	3 555 234
49	Schleswigsche	16 095	304 256	1 712 381	—	—*	2 032 732	—
50	Taunus-E.	145 295	964 967	1 661 505	—	in Kol. 180a-e	2 771 767	225 283
51	a. Thüringische	222 480	2 933 380	5 230 748	—	568 198	8 954 806	1 934 186
	b. Werra-E.	19 097	412 427	1 328 827	—	130 832	1 891 183	294 686
52	Tilsit-Insterburger . . .	2787	62 082	122 915	257 879	27 792	473 455	9081
	Oesterreichische Bahnen.							
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	372 459	—
54	Böhmische Westbahn . .	53 310	375 141	1 144 472	—	164 790	1 737 713	349 068
55	Brünn-Rossitzer	1140	21 555	112 396	—	7961	143 052	6306
56	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn .	452 1670	10 526 23 522	63 720 129 739	13 935 125 533	— —	88 633 280 464	5681 14 972
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	112 148	829 796	2 410 586	—	589 048	3 941 578	751 325
58	Graz-Köflacher	582	22 618	245 997	—	10 601	279 798	7366
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	626 953	3 749 184	9 286 167	—	4 724 041	18 386 345	4 264 563
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	634 551 —	3 056 663 22 756	3 895 885 107 665	— —	2 267 626 16 146	9 854 725 146 567	2 568 136 20 175
61	Lemberg-Czernowitzer . .	—	—	—	—	—	1 964 158	146 883
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	3437	66 417	118 513	—	40 954	229 321	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	351 202	2 082 679	5 124 035	—	4 666 479	12 225 395	2 482 295
	b. Oesterreichische südöstliche	658 818	3 658 513	5 070 916	—	2 878 807	12 267 054	2 744 109
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	23 454	247 734	837 971	—	329 168	1 438 327	160 785
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1 327 693	5 065 573	14 449 996	—	4 554 989	25 398 251	—
	b. Tiroler	80 537	388 338	1 222 170	—	182 115	1 873 160	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	14 799	198 159	655 294	823 623	134 750	1 826 625	213 038
66	Theiß-Bahn	139 238	1 356 798	2 862 610	—	1 184 784	5 543 430	963 462
67	Turnau-Kralup-Prager . .	9667	96 651	376 842	352 459	37 469	873 088	78 621
	Fremdländische Bahnen.							
68	Lüttich-Maestrichter . . .	—	—	—	—	—	848 872	—
69	Niederländische Rhein-E. .	767 893	1 941 498	2 558 963	—	2 999 878	8 268 232	798 948
70	a. Warschau-Wiener . . .	202 815	1 327 559	2 868 966	3 230 888	694 678	8 324 906	391 033
	b. Warschau-Bromberger .	57 589	382 288	600 379	722 538	167 119	1 929 913	—
71	Niederländische Staats-E. .	324 929	1 662 641	5 452 938	—	—	7 440 508	524 997

Digitized by Google

183					184	185		
Güter-Verkehr.								
Verhältnisse.								
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt		
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 rc.)
haben zurückgelegt		haben zurückgelegt		zurückgelegt				
Meilen.		Meilen.		Meilen	Centnermeilen.	Centnermeilen.		
3 670 509	in Kol. 183a	26 674 658	138 354 527	30 984 996	**199 684 690**	—	462 430	4 536 801	37
—	—	—	—	53 003	**53 003**	3020	—	—	38
—	—	—	—	—	**28 387 974**	—	—	—	39
3 307 327	152 390	26 158 887	94 175 756	28 092 092	**151 886 452**	—	39 560	3 308 453	40
1 207 283	43 658	13 774 313	19 195 584	2 029 963	**36 250 801**	1 000 216	10 019	1 403 702	- b
484 588	—	8 049 908	13 389 452	in Kol. 183d	**21 923 948**	1 132 768	—	1 418 074	42
56 498	—	397 620	4 743 801	5 533 390	**10 731 309**	236 699	39 480	100 815	43
269 042	3600	1 873 942	12 970 214	2 177 299	**17 294 097**	181 986	16 392	760 179	44
26 775	4466	268 298	18 068 818	5 649 394	**24 017 751**	372 747	378	450 730	45
23 099	50 620	1 059 232	10 531 985	448 578	**12 113 514**	2 472 340	5612	236 735	46
957 263	—	3 587 874	83 839 421	130 788 512	**219 173 070**	—			47a
219 694	—	789 297	22 059 865	42 700 902	**65 769 738**	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
19 776	—	20 869	864 770	541 220	**1 446 635**	—			- c
4 071 542	1 277 077	31 157 907	157 897 707	186 632 057	**381 036 290**	23 713 428	367 125	3 795 327	48
334 053*	—	4 428 643*	11 607 288	in Kol. 183d	**16 369 984**	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	49
—	—	—	—	—	**10 964 599**	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	50
4 047 324	159 695	34 560 872	164 859 814	in Kol. 183d	**203 627 705**	4 617 250	1 278 103	3 197 822	51a
740 201	—	8 824 581	35 552 624	" " 183d	**45 117 406**	—	10 389	1 265 710	- b
21 785	24 203	229 082	1 756 945	230 742	**2 262 757**	256 397	2210	232 619	52
—	—	—	—	—	**—**	—	—	—	53
227 958	—	50 816 950	in Kol. 183c	53 728 983	**104 773 891**	2 903 108	in Kol. 183c	in Kol. 183c	54
—	—	69 189	1 338 085	8 102 195	**9 509 469**	485 621	6984	" " 183d	55
3163	—	423 445	461 154	36 022 911	**36 910 673**	402 372	—	—	56a
2472	957	280 197	990 494	12 034 573	**13 308 693**	415 405	—	—	- bc
604 307	—	24 121 111	205 239 244	1 455 320	**231 419 982**	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	57
4512	—	1 186 987	1 723 246	12 091 423	**15 006 168**	284 194	" " 183c	" " 183c	58
5 314 459	—	102 802 591	568 252 878	376 753 662	**1 053 123 590**	49 460 953	" " 183d	" " 183d	59
5 096 500	—	25 404 534	448 755 701	15 913 475	**495 170 210**	36 749 882	5 020 863	18 917 354	60a
13 038	—	9 452 654	2 164 809	500	**11 631 001**	715 104	6001	2	- b
—	—	—	—	—	**40 203 677**	3 618 090	in Kol. 184	in Kol. 184	61
10 509	—	1 200 873	1 699 417	29 183 726	**32 094 525**	224 173	755	7642	62
3 965 194	—	100 443 686	422 720 069*	111 239 296	**638 368 245**	31 243 021	—*	—*	63a
3 085 919	—	67 736 833	714 647 593*	42 505 238	**827 975 583**	66 466 704	—*	—*	- b
760 263	—	7 110 626	79 275 326*	2 010 326	**89 156 541**	3 290 629	—*	—*	- c
10 359 683	—	61 176 180	1171019611		**1 242 555 474**	—	—	—	64a
362 701	—	6 659 918	25 240 945	in Kol. 183d	**32 263 564**	—	—	—	- b
266 321	—	in Kol. 183d	62 151 808		**62 418 129**	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	65
716 466	—	19 976 829	162 082 839	615 070	**183 391 204**	7 396 607	13 607	10 951 616	66
71 154	—	—	—	27 709 910	**27 781 064**	nicht notirt	—	—	67
—	—	—	—	—	**4 484 815**	—	—	—	68
4 120 784	—	7 020 360	45 866 153	64 369 837	**121 377 134**	20 985 851	258 503	3 452 789	69
332 406	—	14 473 405	77 043 997	174 359 157	**266 208 965**	—	nicht notirt	nicht notirt	70a
80 660	—	2 723 946	20 489 091	10 272 982	**33 566 679**	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
—	—	3 938 680	54 994 591	in Kol. 183d	**58 933 271**	—	—	—	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	186						187	188						189
		(Forts.) II. Personen- und													
		(Forts.) B. Durchschnitts-													
		Durchschnittlich haben durchfahren:													
		a. jede Person in der I. Klasse Meilen.	b. jede Person in der II. Klasse Meilen.	c. jede Person in der III. Klasse Meilen.	d. jede Person in der IV. Klasse Meilen.	e. jeder Militair ꝛc. Meilen.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse) Meilen.	a. Eilgut Meilen.	b. Postgut Meilen.	c. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) Meilen.	d. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (und verl. modern. Meilen.	e. Kohlen und Coaks Meilen.	f. Betriebsleuf- und Baugut Meilen.	jeder Zoll-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt Meilen.
1	Badische	8,99	5,51	2,84	—	11,13	3,20	10,82	—	10,71	8,08	in Kol. 1886	14,15	8,63
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	23,26	9,25	3,97	—	12,73	5,17	—	—	—	—	—	—	16,0
3	Braunschweigische	5,06	5,11	4,61	0,30	10,02	5,10	10,06	—	10,54	9,79	in Kol. 1886	3,08	9,47
4	Friedrich-Franz-E.	6,84	6,02	4,60	—	5,99	5,04	7,05	—	7,68	6,72	4,03	5,88	7,03
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,77	—	—	—	—	—	—	7,15
6	Bebra-Hanauer	3,30	3,39	2,91	—	4,84	3,07	4,12	—	4,25	4,51	4,72	4,78	4,47
7	Hannoversche	12,56	10,48	6,43	3,16	—	7,46	—	—	—	—	—	—	12,64
8	Main-Weser	18,27	14,39	5,26	—	14,59	7,56	18,08	—	19,17	13,90	7,23	1,14	12,79
9	Nassauische	4,89	3,71	2,40	—	4,14	2,79	6,42	—	7,39	8,69	6,35	2,60	8,15
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	19,02	14,53	7,52	6,14	13,49	7,84	19,20	15,79	21,60	21,42	34,44	20,79	26,90
11	Preuß. Ostbahn	45,40	18,16	8,97	8,27	16,32	10,78	38,92	6,15	33,51	22,60	9,26	23,75	23,26
12	Saarbrücker	3,93	3,23	2,91	2,33	5,73	2,46	4,10	—	5,52	5,53	2,47	3,62	3,44
13	Westfälische	6,76	6,37	4,66	5,11	8,75	5,92	11,50	5,92	11,20	9,60	10,0	2,09	9,89
14	Sächsische östliche	6,91	5,19	3,59	—	6,69	4,07	9,95	—	9,64	7,15	in Kol. 1886	0,71	7,39
15	Sächsische westliche	12,35	6,29	3,76	—	8,39	4,34	12,62	—	13,61	9,47	" " 1886	3,16	9,97
16	Württembergische	3,11	3,11	3,11	—	13,05	3,30	—	—	—	—	—	—	12,21
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	4,09	2,91	2,49	2,31	4,11	2,50	7,19	3,77	8,30	6,40	5,72	2,69	5,76
18	Hessische Nordbahn	7,16	6,76	5,34	—	—	5,87	10,91	—	10,83	11,73	in Kol. 1886	—	11,86
19	a. Oberschlesische	10,91	7,03	4,87	4,78	8,43	5,27	12,02	—	15,17	13,94	16,63	11,65	15,41
	b. Breslau-Posen-Glogauer	9,91	9,21	6,69	6,08	10,91	7,22	12,35	—	16,07	16,16	19,06	12,94	17,21
	c. Stargard-Posener	8,57	8,02	7,41	6,28	10,31	7,39	11,67	—	10,21	16,78	14,71	15,91	15,89
20	Rhein-Nahe-E.	7,12	4,47	2,71	2,74	10,18	3,31	9,14	—	11,31	10,01	13,97	4,26	10,67
21	Wilhelms-Bahn	5,31	4,09	3,26	3,0	4,56	3,21	6,13	—	5,93	6,64	7,90	4,75	7,17
22	a. Gößnitz-Geraer	4,0	2,93	2,38	—	4,50	2,46	3,71	—	4,12	4,01		—	4,09
	b. Greiz-Brunner	1,60	1,48	1,40	—	1,61	1,41	1,58	—	1,58	1,48		—	1,49
23	a. Löbau-Zittauer	4,02	3,34	2,47	—	4,01	2,68	4,27	—	3,93	3,94	in Kolonne 1886	0,59	3,95
	b. Zittau-Reichenberger	3,34	2,76	2,13	—	3,46	2,22	3,49	—	3,46	3,35		—	3,36
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	1,86	1,68	1,52	1,94	1,99	1,40	1,90	1,86	1,89	1,75	1,79	—	1,78
25	Altona-Kieler	8,09	3,74	3,49	—	—	3,50	10,09*	—	10,10*	7,88	in Kol. 1886	6,10	8,45
26	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67 Ostbahnen	14,80	9,16	4,23	—	9,40	5,13	—	—	—	—	—	—	21,5
27	Berlin-Anhaltische	18,54	13,0	6,49	—	10,93	8,30	17,61	12,99	18,27	14,77	8,08	11,54	13,02
28	a. Berlin-Hamburger	14,08	9,64	5,15	7,69	16,08	7,22	19,76	—	22,23	21,03	5,04	12,08	20,34
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,80	—	—	—	—	—	—	2,99
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,84	9,54	5,83	4,92	9,62	6,50	13,10	—	16,89	16,94	9,10	—	15,26
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	9,79	9,24	6,52	6,30	8,32	6,84	11,46	10,87	11,61	8,35	5,55	0,99	8,64
		10,54	9,21	6,80	5,43	12,76	6,60	11,81	11,45	13,67	9,67	12,43	1,87	10,05
		9,60	8,34	5,96	4,87	9,91	5,82	11,56	9,16	12,03	8,08	9,11	1,52	8,47
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6,94	7,41	5,31	4,70	4,59	4,92	8,14	—	8,02	6,67	7,77	4,98	7,43
32	Frankfurt-Hanauer	4,10	3,03	2,21	—	2,25	2,47	4,58	2,28	4,43	4,66		—	4,61
33	Glückstadt-Elmshorner	3,76	3,01	2,69	—	—	2,72	3,14	—	4,10	3,98	in Kol. 1886	—	3,56
34	Hessische Ludwigs-E.	7,22	5,08	3,12	—	5,89	3,75	7,68	—	8,63	8,97	—	—	8,94
35	Homburger	2,40	2,18	1,74	—	2,50	1,94	2,29	2,50	in Kol. 1886	2,03	2,33	2,50	2,27
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	15,07	8,66	4,36	3,31	15,13	4,72	15,61	—	16,51	9,33	8,44	11,0	8,93

Digitized by Google

190	191	192					193	194					195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschüssige Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:											
				a.	b.	c.	d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.	für jeden 3.-Centner Gut (Kol. 174) Ueberhaupt
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-	a. Personen-Frequenz	b. Güter-	für jede Person in der				für jeden Meilen-	für jede Person (ohne unterscheid. der Klasse)	für jeden Zoll-Centner					
				I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair 2c.		Eilgut	Postgut	Frachtgut b. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut b. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	
Personenmeilen	Centnermeilen.	Zahl. Bahn. geg. einand.		Sgr.				Sgr.		Pfgr.				Pfgr.	
229 245	2 654 587	22,9	265	6,68	4,20	2,24	—	2,04	2,88	11,25	—	in Kol. 194d	3,24	in Kol. 194d	4,12	1
33 033	939 272	3,3	94	5,33	4,09	2,60	—	1,13	3,13	—	—	—	—	—	4,21	2
139 181	3 731 569	13,9	373	5,52	4,09	2,60	—	1,13	3,13	—	—	—	—	—	4,21	
186 535	8 848 745	18,7	885	i. R. 192c	i. R. 192c	3,58	i. R. 192c	2,49	3,45	11,04	—	4,98	1,95	in Kol. 194d	2,36	3
57 144	475 937	5,7	48	6,62	4,61	3,37	—	2,62	3,75	10,89	—	5,69	2,78	2,53	3,88	4
395 623	3 068 845	39,6	307	—	—	—	—	—	2,93	—	—	—	—	—	3,88	5
69 236	355 207	6,9	36	6,17	4,17	2,87	—	1,25	2,69	12,4	—	5,28	3,76	2,10	3,92	6
159 193	5 598 332	15,9	560	6,60	4,40	2,80	1,50	—	3,50	—	—	—	—	—	2,31	7
286 752	5 490 421	28,7	549	7,12	4,52	2,49	—	1,27	3,225	9,85	—	5,10	2,80	1,42	3,08	8
152 293	3 683 906	15,2	368	5,43	3,19	2,07	—	1,70	2,50	11,0	—	4,69	1,69	1,50	1,91	9
298 822	14 706 148	29,9	1471	6,48	4,60	2,78	1,50	1,17	2,58	9,40	10,20	4,96	2,23	1,08	1,83	10
210 405	3 181 615	21,0	318	6,46	4,26	2,97	1,56	1,09	2,93	10,19	12,62	5,42	2,38	1,23	2,37	11
174 622	10 523 495	17,5	1052	5,91	3,77	2,54	1,42	1,15	2,27	11,08	—	5,59	2,06	2,12	2,16	12
129 829	6 662 961	13,0	666	6,25	4,23	2,93	1,50	1,0	2,42	10,0	12,0	5,0	2,50	1,40	2,49	13
281 695	7 645 264	28,2	765	4,68	3,49	2,50	—	1,50	2,68	12,47	—	5,86	2,70	in Kol. 194d	3,17	14
194 136	6 598 483	19,4	660	6,49	3,96	2,56	—	1,53	2,92	12,03	—	5,68	2,40	" " 194d	2,84	15
249 286	4 056 268	24,9	406	5,48	3,57	2,31	—	1,44	2,42	—	—	—	—	—	3,16	16
234 079*	10 345 299	23,4	1035	5,58	4,06	2,67	1,82	1,29	2,58	10,96	11,07	5,29	2,37	1,96	2,29	17
117 787	5 947 250	11,8	595	—	—	—	—	—	3,01	10,16	—	in Kol. 194d	2,41	in Kol. 194d	2,43	18
206 343*	25 028 022	20,6	2503	6,47	4,44	2,85	1,82	1,20	2,62	11,52	—	6,58	2,22	1,49	1,45	19a
140 505	7 130 242	14,1	713	6,02	4,41	2,82	1,57	1,23	2,23	10,44	—	5,58	2,21	1,14	1,90	- b
106 386	5 446 610	10,6	545	6,13	4,57	3,0	1,59	1,21	2,61	10,74	—	6,49	2,27	1,02	2,21	- c
171 042	6 459 895	17,1	646	6,01	4,01	2,64	1,49	1,09	2,66	10,51	—	4,85	1,86	1,33	1,82	20
58 518	3 243 466	5,9	324	6,41	4,70	2,85	1,59	1,38	2,30	13,39	—	8,37	2,76	2,14	2,61	21
103 104	1 807 699	10,3	181	5,47	3,36	2,32	—	1,38	2,49	12,31	—	7,31	2,36		3,32	22a
63 626	543 777	6,4	54	6,53	3,84	2,76	—	2,40	3,0	23,41	—	11,57	5,09	in Kol. 194d	6,44	- b
133 593	3 399 122	13,4	340	4,98	3,47	2,61	—	1,44	2,68	12,63	—	6,03	2,33		2,84	23a
100 190	2 993 599	10,0	299	7,38	4,13	2,54	—	1,34	2,75	15,56	—	7,24	2,77		3,32	- b
474 627*	2 705 827	47,4	271	4,92	3,72	2,69	1,53	2,34	2,07	25,05	8,01	11,18	5,70	4,12	4,61	24
187 709	1 577 318	18,8	158	—	—	—	—	—	2,78	10,60*	—	4,95*	2,29	in Kol. 194d	3,46	25
33 943	1 252 227	3,3	125	5,09	3,74	2,43	—	1,14	2,27	—	—	—	—	—	2,81	26
131 781	5 008 907	13,2	501	5,69	3,74	2,22	—	1,14	2,57	—	—	—	—	—	2,474	
185 215	4 717 638	18,5	472	6,50	4,58	3,10	—	1,76	3,64	12,28	12,94	5,53	2,47	2,12	3,37	27
240 847	6 018 400	24,1	602	6,93	4,82	3,06	1,47	1,42	3,06	9,59	—	3,63	2,47	1,66	3,10	28a
454 818	7 349 308	45,5	735	—	—	—	—	—	2,21	—	—	—	—	—	2,67	- b
523 320	7 629 631	52,3	763	6,85	4,65	2,89	1,70	1,61	3,0	9,13	—	4,65	2,27	1,17	3,30	29
284 560	2 995 852	28,5	300	7,13	4,84	2,63	1,69	1,80	2,64	12,44	11,04	6,47	2,96	2,76	3,45	30a
95 307	911 332	9,5	91	6,98	4,83	2,99	1,70	1,73	2,57	12,82	13,02	6,43	2,87	2,77	3,09	- b
121 191	712 077	12,1	71	6,08	4,39	2,71	1,69	1,59	2,47	9,70	13,02	5,85	3,04	1,82	3,38	- c
223 959	6 423 467	22,4	642	6,06	4,07	3,20	1,70	1,87	2,33	12,65	—	6,30	2,59	2,07	2,28	31
242 840	2 987 806	24,3	299	6,11	3,98	2,61	—	1,78	3,16	9,96	10,15	6,92	3,0		3,44	32
104 958	755 186	10,5	76	6,26	4,09	2,79	—	—	2,92	10,13	—	4,36	2,35		3,33	33
311 087	5 584 649	31,1	558	6,0	3,21	1,97	—	1,52	2,49	9,50	—	5,14	2,26	in Kol. 194d	2,75	34
447 530	322 979	44,8	32	6,82	4,11	2,38	—	1,60	3,26	17,27	6,88	in Kol. 194d	4,95		5,24	35
291 699	16 519 313	29,2	1652	6,91	4,42	2,84	1,57	1,57	2,67	9,89	—	4,95	2,35	1,52	2,0	36

Digitized by Google

		1186				187		188						189
								(Forts.) **II. Personen- und**						
								(Forts.) B. **Durchschnitts-**						
		Durchschnittlich haben durchfahren:												
	II. Privatbahnen. (Forts.)	a.	b.	c.	d.	e.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a.	b.	c.	d.	e.	f.	jeder Zoll-Centner. jeder 3.-Centner Gut (Kol. 174 Übersicht)
		jede Person in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	jeder Militair ꝛc.		Eilgut	Postgut	Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klassen (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Betriebsdienst- und Baugut	
		Meilen.				Meilen		Meilen.						Meilen
37	Leipzig-Dresdener . . .	8,58	6,32	4,54	—	21,11	5,55	12,57	—	8,61	9,79	7,44	—	9,18
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,72	0,80	—	—	0,78	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5,46	5,16	4,01	—	—	4,26	—	—	—	—	—	—	6,95
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11,09	7,68	4,66	3,12	9,23	4,88	10,71	8,51	11,26	8,13	2,27	—	5,82
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5,21	4,72	3,47	2,74	4,92	3,63	5,86	—	in Kol. 1884	5,06	4,39	—	4,87
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10,42	8,62	4,81	4,19	8,83	5,52	9,60	8,15	14,12	11,26	5,11	10,16	10,77
42	Mecklenburgische . . .	6,86	6,44	5,59	—	7,06	5,94	8,38	—	9,57	6,61	in Kol. 1884	5,21	7,50
43	Neisse-Brieger . . .	4,81	4,06	4,44	3,48	4,24	4,02	5,74	—	5,82	5,13	5,09	5,76	5,15
44	Niederschlesische Zweigbahn	6,61	6,04	4,35	5,02	7,37	5,06	7,46	6,0	7,21	6,70	3,79	4,55	6,16
45	Oppeln-Tarnowitzer . .	5,88	5,40	4,30	3,60	6,0	4,0	7,40	6,50	8,20	7,50	4,90	7,50	6,60
46	Ostpreußische Südbahn .	5,96	5,14	4,02	3,90	6,24	4,14	6,0	6,24	6,52	6,02	8,56	9,25	6,14
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,65	3,58	2,49	—	—	2,71	5,02	—	6,21	6,32	8,92	—	7,65
	b. Pfälzische Maximiliansb.	5,51	3,01	2,24	—	—	2,42	4,68	—	5,70	5,41	5,24	—	5,21
	c. Neustadt-Dürkheimer	1,96	1,66	1,72	—	—	1,70	1,44	—	1,36	1,37	1,99	—	1,55
48	Rheinische	7,0	5,01	3,49	2,87	9,11	4,31	9,42	8,38	13,79	7,76	8,89	8,57	8,67
49	Schleswigsche	10,09	7,36	4,95	—	—	5,23	9,98*	—	9,39*	8,41	—	—	8,51
50	Taunus-E.	3,74	2,69	2,01	—	—	2,26	—	—	—	—	—	—	3,52
51	a. Thüringische . . .	16,43	8,52	4,26	—	9,55	5,54	12,93	10,26	14,11	11,60	in Kol. 1884	11,77	11,99
	b. Werra-E.	8,56	5,43	3,52	—	8,84	4,02	9,83	—	12,49	10,44	" " 1884	—	10,78
52	Tilsit-Insterburger . .	6,80	6,38	5,78	4,68	6,64	5,23	5,79	6,78	5,23	5,93	6,66	6,07	5,94
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer . . .	—	—	—	—	—	2,586	—	—	—	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn . .	11,76	12,88	7,23	—	13,15	8,54	16,93	—	11,97	in Kol. 1884	10,94	6,34	11,02
55	Brünn-Rossitzer	2,57	2,70	2,45	—	2,21	2,66	—	—	2,90	2,77	3,15	—	3,09
56	Buschtéhrader { a. Kralup-Aladno b. Prag-Weshrdka c. Pferde-Bahn	2,10	2,0	1,94	1,77	—	1,92	3,02	—	2,22	2,22	3,56	2,75	3,47
		3,17	3,49	3,19	2,95	—	3,12	5,02	5,02	4,57	4,57	5,25	2,46	5,16
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	17,79	17,23	11,57	—	29,86	13,95	28,87	—	39,52	29,24	14,25	—	29,86
58	Graz-Köflacher	4,81	3,58	2,55	—	4,70	2,66	3,49	—	4,80	4,02	4,91	4,20	4,78
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	14,0	12,81	8,49	—	10,21	9,97	19,27	—	21,92	16,16	25,62	20,43	19,19
60	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	25,21	17,89	5,97	—	5,20	7,67	20,72	—	15,21	29,60	10,36	12,27	26,59
	Elisabeth	—	12,75	5,15	—	4,06	5,50	15,55	—	16,67	13,56	2,50	8,76	16,15
61	Lemberg-Czernowitzer .	—	—	—	—	—	14,40	—	—	—	—	—	17,50	19,19
62	Mohacs Fünfkirchener .	6,09	5,87	4,73	—	6,27	5,28	6,55	—	5,47	7,45	7,98	4,65	7,42
63	a. Oesterreichische nördliche	19,18	15,07	8,50	—	7,88	9,05	24,25	—	19,32	29,05	9,14	15,45	19,35
	b. Oesterreichische südöstliche	21,14	16,31	11,16	—	14,05	13,41	23,49	—	27,65	28,37	22,45	28,38	27,86
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	9,53	8,01	6,28	—	7,93	6,78	10,49	—	10,43	14,36	6,49	10,36	13,14
64	a. Südbahn, Oesterreichische	15,78	7,84	5,06	—	23,24	6,68	28,53	—	24,54	33,02	—	—	32,43
	b. Tiroler	9,90	5,31	2,84	—	6,73	3,51	7,73	—	8,29	9,07	in Kol. 1884	—	8,91
65	Süd-Norddeutsche . . .	8,25	7,39	4,88	3,68	5,31	4,40	9,01	—	in Kol. 1884	8,96	—	—	8,96
66	Theiß-Bahn	16,01	13,26	10,91	—	18,20	12,65	17,97	—	12,60	19,13	15,11	11,74	17,44
67	Turnau-Kralup-Prager .	7,285	7,158	5,675	4,084	7,50	5,96	7,70	—	—	—	—	—	7,28
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Maestrichter . .	—	—	—	—	—	1,19	—	—	—	—	—	—	1,15
69	Niederländische Rhein-E.	8,61	8,27	5,37	—	5,31	6,06	10,90	—	13,58	13,14	13,68	5,19	13,46
70	a. Warschau-Wiener . .	15,20	11,92	9,92	10,48	14,53	10,81	17,73	—	31,15	12,21	39,03	—	23,64
	b. Warschau-Bromberger .	9,19	7,44	7,26	6,55	8,83	7,16	13,56	—	14,63	10,32	10,07	—	10,87
71	Niederländische Staats.-E.	4,67	4,21	3,24	—	—	3,47	—	—	7,16	4,11	in Kol. 1884	—	4,83

Digitized by Google

190	191	192				193	194					195

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:										für jeden Z.-Centner Gut (Art. 174) überhaupt
				a. für jede Person in der					a. für jeden Zoll-Centner					
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	c. für jeden Militair	Eilgut	Postgut	d. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	e. Frachtgut b. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	c. Kohlen und Coaks	
Personenmeilen.	Centnermeilen.	d. einz. Bahn, geg. einand.		Sgr.				Sgr.	Pfge.		Pfge.		Pfge.	
425 929	10 162 071	42,6	1016	6,02	4,47	2,70	—	2,47	3,16	8,49	—	5,77	2,62	1,61	3,02	37
871 949	66 254	87,2	6,6	3,42*	2,43*	1,71*	—	—	1,89*	—	—	—	—	5,14*	5,14*	38
122 573	1 944 382	12,2	194	—	—	—	—	—	3,10	—	—	—	—	—	3,82	39
297 427	7 845 374	29,7	785	6,48	4,30	2,69	1,70	1,72	2,77	9,90	10,61	5,12	2,99	2,68	3,47	40
238 794*	5 027 849	23,8	503	7,17	4,42	2,67	1,67	1,58	2,75	7,59	—	in Kol. 194d	3,34	1,54	3,03	41a
123 370	2 535 021	12,3	254	6,03	4,23	3,33	1,50	1,50	2,75	9,80	10,30	4,50	2,34	3,50	3,51	- b
114 562	1 137 724	11,3	114	—	—	—	—	—	3,57	—	—	—	—	—	4,25	42
115 516	1 736 458	11,6	174	6,64	4,71	3,0	1,85	1,28	2,41	11,69	—	6,37	3,32	2,26	2,99	43
97 196	1 820 431	9,7	182	7,0	4,87	3,28	1,82	1,73	2,77	9,41	12,60	6,49	3,02	1,82	3,35	44
36 437	2 373 295	3,6	237	6,02	4,49	2,85	2,02	1,52	2,50	12,08	11,93	5,76	2,12	2,0	2,27	45
91 292	816 275	9,1	82	6,0	4,33	2,74	1,44	1,41	2,21	9,87	11,79	6,43	2,85	1,20	3,62	46
185 317	9 290 931	18,5	929	5,72	3,12	1,98	—	—	2,31	8,37	—	4,29	2,16	1,61	1,69	47a
136 190	7 867 196	13,6	787	5,51	3,24	2,04	—	—	2,40	8,58	—	4,29	2,12	1,54	1,79	- b
141 831	700 550	14,2	70	5,22	2,94	1,95	—	—	2,17	15,40	—	11,19	3,95	2,39	3,63	- c
290 468	5 702 429	29,0	570	7,46	3,58	2,31	1,03	1,50	3,31	12,31	15,05	5,60	3,67	1,41	2,78	48
72 236	581 733	7,2	58	7,39	5,00	3,09	—	—	3,43	13,60*	—	6,32*	2,51	—	3,74	49
113 080	1 634 098	11,3	163	6,21	4,01	2,49	—	—	3,22	—	—	—	—	—	3,60	50
235 010	5 343 998	23,5	534	7,47	4,41	2,83	—	1,91	3,40	10,52	8,11	5,58	2,64	in Kol. 194d	3,30	51a
83 275	1 986 676	8,3	199	7,31	3,87	2,53	—	1,43	2,79	11,65	—	in Kol. 194d	3,55	" " 194d	3,69	- b
66 125	316 028	6,6	32	6,06	4,54	3,13	1,37	1,49	2,28	13,01	10,19	7,97	3,04	1,37	3,58	52
122 924*	—	12,2	—	—	—	—	—	—	4,36	—	—	—	—	—	—	53
65 180	3 930 004	6,5	393	8,67	6,39	4,50	—	1,48	4,77	12,36	—	4,27	in Kol. 194c	2,73	3,50	54
47 684*	2 535 856	4,8	254	7,27	4,06	2,71	—	1,46	2,88	—	—	8,72	7,25	8,23	8,16	55
21 409	8 915 622	2,1	892	—	—	—	—	—	2,86	38,97	—	7,12	4,99	3,29	4,03	56a
57 596	1 784 007	5,8	178	—	—	—	—	—	3,16	31,48	—	5,58	4,32	3,96	4,09	- bc
84 203	4 943 815	8,4	494	8,88	6,46	4,45	—	1,48	4,64	21,73	—	9,05	5,02	3,21	5,16	57
52 693	2 826 020	5,2	283	7,76	5,48	3,64	—	2,10	3,55	38,14	—	8,96	5,49	5,02	5,41	58
228 857	13 108 334	22,8	1311	7,49	5,52	3,54	—	1,76	3,63	14,76	—	5,34	4,55	2,23	3,54	59
173 103	8 697 878	17,3	870	9,06	6,74	4,35	—	2,64	5,01	9,63	—	5,92	2,50	1,99	2,73	60a
8 438	669 603	0,8	67	—	5,31	3,42	—	2,52	3,61	21,01	—	7,31	5,10	1,68	7,68	- b
55 943	1 145 077	5,6	115	—	—	—	—	—	4,39	—	—	—	—	—	5,63	61
28 380	3 972 095	2,8	397	7,55	5,53	3,62	—	1,51	3,86	21,91	—	6,26	3,42	4,03	4,13	62
196 203	10 215 037	19,6	1026	9,12	6,68	4,57	—	2,19	4,15	15,78	—	3,91	2,95	2,49	3,36	63a
133 121	8 985 085	13,3	899	8,28	6,57	4,56	—	1,75	4,70	21,16	—	6,12	2,26	1,24	3,03	- b
68 721	4 259 749	6,8	426	9,33	7,21	4,48	—	1,64	4,39	14,71	—	4,63	3,22	4,40	3,68	- c
120 938	5 916 649	12,1	592	9,62	5,57	3,57	—	1,23	3,95	12,03	—	6,71	2,85	in Kol. 194d	3,11	64a
61 569	1 112 153	6,5	111	8,86	6,57	4,36	—	1,19	4,70	22,22	—	6,76	3,51	in Kol. 194d	4,33	- b
69 772	2 384 191	6,9	238	8,31	6,0	4,87	2,83	1,36	3,75	20,31	—	in Kol. 194d	4,96	in Kol. 194d	5,06	65
71 704	2 372 154	7,2	237	7,17	6,14	4,09	—	1,43	4,10	22,40	—	7,43	3,08	2,56	3,94	66
75 776	2 411 132	7,6	241	7,57	5,64	4,03	2,69	1,41	3,60	24,01	—	—	—	—	4,47	67
219 945	1 161 869	22,0	116	4,58	3,39	2,28	—	—	2,43	19,0	—	3,94	4,49	in Kol. 194d	5,27	68
355 823	5 227 071	35,6	523	7,30	5,18	3,26	—	2,22	3,71	15,25	—	4,99	2,24	0,94	2,42	69
179 416	5 737 262	17,9	574	6,19	4,61	2,70	1,80	0,27	2,58	15,56	—	4,70	3,13	1,12	1,95	70a
103 204	1 795 010	10,3	180	6,03	4,56	2,70	1,80	0,59	2,65	16,60	—	7,47	3,01	0,96	2,80	- b
93 111	737 340	9,3	74	5,45	4,09	2,47	—	—	2,96	—	—	4,38	2,06	in Kol. 194d	3,13	71

Digitized by Google

		196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
	I. Staatsbahnen.	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
			Depeschen.			
		Anz.	Anzahl.		Thlr	
1	Badische	—*	—	—	—	—
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	387 / 387	133 044 / 660 220	4908 / 24 540	32 185 / 160 924	— / —
3	Braunschweigische . . .	24	20 913	—	6111	4265
4	Friedrich-Franz-E. . . .	7	2122	—	815	586
5	Main-Neckar	16	6339	—	1304	831
6	Bebra-Hanauer	11	3950	124	975	678
7	Hannoversche	77	104 555	—	9182	—
8	Main-Weser	24	14 032	—	—	3138
9	Nassauische	32	—*	1446	10 556	—*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48	23 449	583	6271	3986
11	Preuß. Ostbahn	64	38 598	2133	9813	7563
12	Saarbrücker	18	9372	234	2604	1378
13	Westfälische	22	8431	402	1843	1296
14	Sächsische östliche . . .	13	11 675	77	3693	1088
15	Sächsische westliche . . .	48	22 152	338	6733	3519
16	Württembergische . . .	—*	—	—	—	—
	II. **Privatbahnen**					
	a) unter Staatsverwaltg.					
17	Bergisch-Märkische . . .	85	38 428	1245	8476	6622
18	Hessische Nordbahn . . .	17	5448	173	1246	1087
19	a. Oberschlesische . . .	20	15 223	261	3688	2720
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	12 390	155	3118	2470
	c. Stargard-Posener . .	10	6893	92	1678	1164
20	Rhein-Nahe-E.	18	6525*	221*	1603	925
21	Wilhelms-Bahn	15	6970	143	1489	1155
22	a. Gößnitz-Geraer . . .	1	242	1	56	41
	b. Greiz-Brunner . . .	1	1881	47	536	212
23	a. Löbau-Zittauer . . .	3	1011	—	246	140
	b. Zittau-Reichenberger. .	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	85 / 85	6949 / 25 660	122 / 620	1531 / 5592	900 / 3533
27	Berlin-Anhaltische . . .	33	12 252	317	5045	3241
28	a. Berlin-Hamburger . .	25	14 389	364	5008	3012
	b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	11	3276	187	1594	897
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn 2c. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	19 / 12 / 19	9237 / 4622 / 3814	263 / 243 / 154	—* / —* / —*	2194 / 1144 / 977
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	21	7503	89	1671	1258
32	Frankfurt-Hanauer . . .	8	200	—	53	53
33	Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E. . .	31	8450	—	2228	2228
35	Homburger	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	59	27 385	446	7571	5905

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
			Depeschen.			
		Anz.	Anzahl.		Thlr.	
37	Leipzig-Dresdener . . .	8	7867	25	1450	1307
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6	3216*	—	669	358
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	2419	14	702	548
41	a. Magdeburg-Halberstädter	16	5048	60	1294	1038
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2294	55	642	499
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	3	339	2	68	55
44	Niederschlesische Zweigbahn .	8	2559	94	890	396*
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	5	3086	32	659	469
46	Ostpreußische Südbahn . .	16	2364	115	497	446
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—
48	Rheinische	59	45 569	757	15 045	6180
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—
50	Taunus-E.	9	4165	138	1217	1217
51	a. Thüringische	27	6432	100	1787	1451
	b. Werra-E.	18	7425	—	2618	1727
52	Tilsit-Insterburger . . .	4	421	15	89	73
	Oesterreichische Bahnen.					
53	Aussig-Teplitzer	7	—	—	502	393
54	Böhmische Westbahn . .	18	9446	167	3242	1599
55	Brünn-Rossitzer	5	366	—	187	142
56	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . }	7	2375	4	501	370
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	25	15 000	—	5043	3762
58	Graz-Köflacher	4	906	14	700	316
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	49	39 702	—	8669	5701
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	54	25 115	—	9735	3737
	b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer . .	—	nicht notirt	—	—	1328
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	1	214	—	80	65
63	a. Oesterreichische nördliche .	51	28 792	415	6521	4220
	b. Oesterreichische südöstliche	58	31 183	449	6859	4789
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	16	5464	79	1251	801
64	a. Südbahn, Oesterreichische	149	38 416	—	17 866	10 872
	b. Tiroler	19	5320	325	741	723
65	Süd-Norddeutsche . . .	18	9813	426	4786	2735
66	Theiß-Bahn	36	19 000	in Kol. 197	8427	4604
67	Turnau-Kralup-Prager . .	12	3136	" " 197	1185	878
	Fremdländische Bahnen.					
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	16	20 383	—	7252	4966
70	a. Warschau-Wiener . . .	25	12 840	507	9504	8486
	b. Warschau-Bromberger .	8	7433	177	5497	2629
71	Niederländische Staats-E. .	57	—	—	6839	6245

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	201					202	203		204	205
									IV. Finanz-	
	A. Einnahmen.									
	Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
	a. in der 1. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Kadres-Offiziere, mit Extrapost rc.).		a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
	Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1 Badische	192 875	751 118	1 148 353	—	40 412	2 132 758	1 578 172	554 586	176 477	3341
2 Bayerische { a. 1 Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	53 623 / 214 491	314 796 / 1 275 184	396 056 / 1 584 224	—	9890 / 39 559	778 365 / 3 113 458	620 759 / 2 483 035	157 606 / 630 423	37 462 / 150 646	in Kol. 215
3 Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	684 202	in Kol. 201c	65 098	749 300	232 962	516 338	27 012	
4 Friedrich-Franz-E.	5138	41 770	63 603	—	1949	112 460	39 331	73 129	4056	184
5 Main-Neckar	61 083	214 359	172 612	—	1526	449 580	449 580	in Kol. 202a	49 147	487
6 Bebra-Hananer	892	9580	51 338	—	2766	64 576	43 375	21 201	2426	97
7 Hannoversche	142 404	945 982	1 150 607	6080	250 943*	2 496 016	1 539 582	956 434	101 420	1798
8 Main-Weser	69 213	383 425	330 129	—	32 396	815 163	422 032	393 131	54 699	819
9 Nassauische	31 282	109 687	165 977	—	11 915	318 861	202 037	116 824	15 453	354
10 Niederschl.-Märk. u Schl. Gb.	102 770	607 409	552 849	424 994	47 141	1 735 163	1 256 832	478 331	49 850	2100
11 Preuß. Ostbahn	218 418	972 451	636 933	446 157	74 385	2 348 344	1 280 167	1 068 177	132 569	3410
12 Saarbrücker	10 755	57 103	125 952	57 173	7839	258 822	161 273	97 549	5229	334
13 Westfälische	7455	74 824	164 075	85 929	12 328	344 611	251 459	93 152	6972	607
14 Sächsische östliche	16 908	195 419	402 930	—	31 646	646 903 / 443*	457 323 / 443*	189 580	18 800	559
15 Sächsische westliche	33 689	460 898	804 016	—	30 272	1 328 875 / 1440*	1 088 991 / 1440*	239 884	35 376	1099
16 Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 455 134	—	141 714	1 596 848	1 378 752	218 096	70 348	4034
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	28 054	329 767	661 853	406 279	19 208	1 445 161	1 290 719	154 442	18 290	1193
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	296 367	98 856	197 511	13 102	245
19 a. Oberschlesische	20 095	188 449	190 943	156 940	13 724	570 151	437 892	132 259	15 925	580
b. Breslau-Posen-Glogauer	8516	86 038	173 469	47 703	21 288	337 005	278 362	58 643	9255	469
c. Stargard-Posener	5937	60 020	88 473	44 424	10 624	209 478	97 610	111 868	6793	403
20 Rhein-Nahe-E.	27 458	73 805	100 582	31 450	9086	242 381	102 733	139 648	6758	360
21 Wilhelms-Bahn	2727	27 119	26 117	43 232	1699	100 894	73 335	27 559	2647	95
22 a. Göhnitz-Geraer	204	8625	30 749	—	4	39 582 / 382*	39 080 / 382*	502	609	29
b. Greiz-Brunner	62	2308	6317	—	20	8767 / 367*	8627 / 367*	80	—	11
23 a. Löbau-Zittauer	368	11 710	39 166	—	2628	53 872	32 152	21 720	955	32
b. Zittau-Reichenberger	233	7114	24 808	—	434	32 589 / 21*	27 589 / 21*	5000	303	25
b) in Privatverwaltung.										
24 Alberts-Bahn	492	13 982	30 825	19 900	3076*	68 275	49 419	18 856	682	68
25 Altona-Kieler	in Kol. 201c	in Kol. 201c	562 180	—	9943	572 123	452 460	119 663	14 887	379
26 Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67 Ostbahnen	6730 / 26 954	69 113 / 276 449	145 372 / 581 485	—	39 157 / 156 630	260 380 / 1 041 518	260 380 / 1 041 518	in Kol. 203a	9468 / 37 873	in Kol. 215 / 215
27 Berlin-Anhaltische	61 421	488 258	515 662	—	39 272	1 104 613	695 500	409 113	35 093	1578
28 a. Berlin-Hamburger	48 696	399 962	311 058	181 923	33 008	974 647	776 317	207 330	34 276	in Kol. 215a
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	90 008	in Kol. 203a	90 008	6105*	215
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	74 312	397 846	332 235	158 863	56 698	1 019 954	581 551	435 403	28 962	1173
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	14 714 / 1825 / 6324	236 998 / 49 219 / 83 631	278 352 / 68 272 / 120 596	195 538 / 54 911 / 82 750	16 351 / 11 964 / 10 726	741 953 / 186 191 / 304 027	527 591 / 97 542 / 185 127	214 362 / 88 649 / 118 900	18 490 / 4741 / 9407	1390 / 572 / 773
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	6605	62 092	115 949	96 895	117 129*	398 663	376 812	21 851	9783	471
32 Frankfurt-Hananer	6737	59 642	72 880	—	232	139 491	96 752	42 739	6557	112
33 Glückstadt-Elmshorner	288	7124	38 772	—	184	46 368	17 413	28 955	1067	38
34 Hessische Ludwigs-E.	64 768	244 255	297 441	—	23 000	629 464	342 635	286 829	44 930	772
35 Homburger	21 627	55 427	47 341	—	1153	125 548	118 343	7205	5788	68
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	157 790	683 050	413 174	453 252	184 186	1 891 752	1 068 430	823 313	71 182	1543

Digitized by Google

206	207	208	209	210	211	212	213

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile	Durchschnittlich pro Kilometer	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebs- dienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 312 576	*23 885*	*3171*	71 356	124 039	67 245*			931 679	1 811 389			—	1
815 827	3322	507	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	567 538	1 437 937	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	2
3 264 104	*15 186*	*2016*	" " 211a	" " 211b	—			2 270 153	5 751 348			—	
776 312	*23 390**	*3105**	6833	78 835	22 470	35 742	426 667	212 272	1 264 247			—	3
116 700	*7558*	*1004*	1692	1591	—	8017	26 391	10 879	24 619	1216	2112	—	4
499 214	*42 924*	*5698*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	13 130	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	385 022*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	1934*	5
67 099	*6451*	*856*	1392	601	2946	11 309	4832	13 803	2788	2975	2541	4678	6
2 599 234	*21 472*	*2851*	75 645	141 480	6001	289 493	732 561	798 717	1 409 952	202 979	657 117	17 631	7
870 681	*32 943*	*4373*	9923	69 906	30 837	34 892	279 187	116 469	646 624	3040	83 607	—	8
334 668	*13 344*	*1772*	3198	6975	13 280*	21 863	46 158	213 876	137 025	12 584	37 837	—	9
1 787 113	*26 503*	*3519*	48 208	102 330	4356	237 591	709 128	541 919	1 822 602	95 215	1 474 530	—	10
2 484 323	*21 729*	*2885*	56 801	110 331	8669*	289 637	597 161	707 180	1 207 463	16 440	10 528	46 433*	11
264 385	*13 524*	*1795*	1355	7640	641	3455	29 747	57 906	336 658	353 556	442 335	206	12
352 190	*10 576*	*1404*	3904	40 282	1228	34 341	185 380	82 806	598 907	18 086	389 274	28 732	13
666 705	*25 922*	*3442*	42 254	22 651	—	145 821	236 686	414 078	872 395	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1440	14
1 366 790	*19 412*	*2581*	99 659	87 525	—	309 630	390 565	1 835 926	935 288	" " 211a	" " 211b	22 007	15
1 671 230	*21 099*	*2801*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	57 104	1 183 509	1 393 397	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	16
1 464 644	*20 311**	*2697*	61 061	62 327	24 142	206 426	219 963	1 388 152	708 019	1 496 125	809 748	149 980	17
309 714	*15 626*	*2075*	2881	40 909	16 385	56 505	721 524	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	18
586 656	*18 536**	*2461*	7858	14 988	1404	42 594	130 207	605 116	1 252 254	820 773	1 477 091	7176	19a
346 729	*12 451*	*1653*	5908	7512	785	33 831	62 104	138 045	521 288	—	266 245	597	- b
216 674	*9574*	*1271*	706	9587	2065	4405	80 034	31 348	544 001	—	77 997	115	- c
249 499*	*15 594*	*2072*	990	15 763	1809	2204	42 248	28 132	306 362	—	127 598	232	20
103 636	*4616*	*613*	863	3082	973*	10 222	35 198	42 469	255 015	203 409	30 164	1269	21
40 597	*8787*	*1166*	2488	222	—	16 284	1269	50 066	11 354	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	22a
9085	*6680*	*887*	in Kol. 208b	989	—	in Kol. 210b	3726	in Kol. 211b	8607	" " 211b		—	- b
54 859	*12 161*	*1615*	6892	469	—	20 084	5910	61 446	26 347	" " 211a		264	23a
32 938	*9272*	*1231*	4814	171	—	15 367	4183	61 313	12 191	" " 211a		—	- b
69 025	*38 135**	*5061**	307	711	508	1434	5032	16 487	31 112	121 363	—	—	24
587 389	*18 185*	*2414*	26 517*	11 164*	14 330	145 530*	90 599*	186 207	30 137	in Kol. 211a		—	25
269 848	3313	440	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3033	in Kol. 211b	in Kol. 211b	765 847	" " 211b	" " 211b	in Kol. 211b	—	26
1 079 391	*13 260*	*1761*	" " 211b	" " 211b	12 156	" " 211b	" " 211b	" " 211b	3 063 388	" " 211b		—	
1 141 284	*23 221*	*3083*	52 250	78 360	9420	208 110	457 559	388 896	694 717	227 048	56 982	—	27
1 008 923	*25 401*	*3372*	77 554	51 472	18 265	431 958	597 204	247 534	638 277	6890	5376	—	28a
96 196	46 027	6111	in Kol. 211b	in Kol. 211b	6806	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	115 897	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	- b
1 050 089	*53 740*	*7135*	25 769	63 949	7538	261 595	519 768	76 285	369 695	12 457	34 151	—	29
761 833	*25 639*	*3407*	18 885	17 407	8625	72 743	68 667	268 990	386 800	4847	5413	81 368	30a
191 504	*8599*	*1115*	1290	4158	2666	5126	24 452	33 949	97 344	7917	1311	4451	- b
314 207	*10 312*	*1369*	3141	6904	3444	7034	27 345	79 524	67 398	6485	2225	8717	- c
408 917	*17 861*	*2371*	7697	4228	in Kol. 219	47 408	40 667	248 480	51 413	426 839	146 989	—	31
146 160	*26 769*	*3551*	2586	6043	2102	8397	29 399	22 517	92 474			—	32
47 473	*10 550*	*1401*	363	1631	937	1726	15 294	3594	9105	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	33
675 166	*27 682*	*3675*	19 548	44 210	15 681	13 603	145 009	128 675	680 310			6932	34
131 404	*54 525*	*7239*	974	91	172	in Kol. 211a	in Kol. 211b	8760	1124			—	35
1 964 477	*27 977*	*3714*	33 116	158 605	7722	79 431	555 672	1 265 915	1 275 082	1 660 742	1 383 019	134 924	36

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	201					202	203		204	205
											IV. Finanz-
		A. Einnahmen.									
		Für Personen					Zusammen	Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Kinder unter 10 J. mit Gepäckgew. 2c.).	für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	192 875	751 118	1 148 353	—	40 412	2 132 758	1 578 172	554 586	176 477	3341
2	Bayerische { a. 1 Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	53 623 / 214 491	318 796 / 1 275 184	396 056 / 1584 224	—	9930 / 39 559	778 365 / 3 113 458	620 759 / 2 483 035	157 606 / 630 423	37 469 / 150 646	in Kol. 215
3	Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	684 202	in Kol. 201c	65 098	749 300	232 962	516 338	27 012	184
4	Friedrich-Franz-E.	5138	41 770	63 603	—	1949	112 460	39 331	73 129	4056	184
5	Main-Neckar	61 083	214 359	172 612	—	1526	449 580	449 580	in Kol. 203a	49 147	487
6	Bebra-Hanauer	892	9580	51 338	—	2766	64 576	43 375	21 201	2426	97
7	Hannoversche	142 404	945 982	1 150 607	6080	250 943*	2 496 016	1 539 582	956 434	101 420	1798
8	Main-Weser	69 213	383 425	330 129	—	32 396	815 163	422 032	393 131	54 699	819
9	Nassauische	31 282	109 687	165 977	—	11 915	318 861	202 037	116 824	15 453	354
10	Niederschl.-Märk. u Schl. Gb.	102 770	607 409	552 849	424 994	47 141	1 735 163	1 256 832	478 331	49 850	2100
11	Preuß. Ostbahn	218 418	972 451	636 933	446 157	74 385	2 348 344	1 280 167	1 068 177	132 569	3410
12	Saarbrücker	10 755	57 103	125 952	57 173	7839	258 822	161 273	97 549	5229	334
13	Westfälische	7455	74 824	164 075	85 929	12 328	344 611	251 459	93 152	6972	607
14	Sächsische östliche	16 908	195 419	402 930	—	31 646	646 903 / 443*	457 323 / 443*	189 580	18 800	559
15	Sächsische westliche	33 689	400 898	804 016	—	30 272	1 328 875 / 1440*	1 088 991 / 1440*	239 884	35 376	1099
16	Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 455 134	—	141 714	1 596 848	1 378 752	218 096	70 348	4034
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	28 054	329 767	661 853	406 279	19 208	1 445 161	1 290 719	154 442	18 290	1193
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	296 367	98 856	197 511	13 102	245
19	a. Oberschlesische	20 095	188 449	190 943	156 940	13 724	570 151	437 892	132 259	15 925	580
	b. Breslau-Posen-Glogauer	8516	86 038	173 469	47 703	21 288	337 005	278 362	58 643	9255	469
	c. Stargard-Posener	5937	60 020	88 473	44 424	10 624	209 478	97 610	111 868	6793	403
20	Rhein-Nahe-E.	27 458	73 805	100 582	31 450	9086	242 381	102 733	139 648	6758	360
21	Wilhelms-Bahn	2727	27 119	26 117	43 232	1699	100 894	73 335	27 559	2647	95
22	a. Göhnitz-Geraer	204	8625	30 749	—	4	39 580 / 382* / 8707 / 367*	39 080 / 382* / 8627 / 367*	502	609	21
	b. Greiz-Brunner	62	2308	6317	—	20			80	—	11
23	a. Löbau-Zittauer	368	11 710	39 166	—	2628	53 872	32 152	21 720	955	32
	b. Zittau-Reichenberger	233	7114	24 808	—	434	32 589 / 21*	27 589 / 21*	5000	303	25
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	492	13 982	30 825	19 900	3076*	68 275	49 419	18 856	682	68
25	Altona-Kieler	in Kol. 201c	in Kol. 201c	562 180	—	9943	572 123	452 460	119 663	14 887	379
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	6738 / 26 954	69 113 / 276 449	145 373 / 581 485	—	39 157 / 156 630	260 380 / 1 041 518	260 380 / 1 041 518	in Kol. 203a / " " 203a	9468 / 37 873	in Kol. 215 / " " 215
27	Berlin-Anhaltische	61 421	488 258	515 662	—	39 272	1 104 613	695 500	409 113	35 093	1578
28	a. Berlin-Hamburger	48 696	399 962	311 058	181 923	33 008	974 647	776 317	207 330	34 276	in Kol. 215a
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	90 088	in Kol. 203b	90 088	6108*	" " 215
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	74 312	397 846	332 235	158 863	56 698	1 019 954	584 551	435 403	28 962	1173
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn 2c. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	14 714 / 1825 / 6324	236 998 / 49 219 / 83 631	278 352 / 68 272 / 120 596	195 538 / 54 911 / 82 750	16 351 / 11 964 / 10 726	741 953 / 186 191 / 304 027	527 591 / 97 542 / 185 127	214 362 / 88 649 / 118 900	18 490 / 4741 / 9407	1390 / 572 / 773
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6005	62 092	115 949	96 895	117 122*	398 663	376 812	21 851	9783	471
32	Frankfurt-Hanauer	6737	59 642	72 880	—	232	139 491	96 752	42 739	6557	112
33	Glückstadt-Elmshorner	288	7124	38 772	—	184	46 368	17 413	28 955	1067	38
34	Hessische Ludwigs-E.	64 768	244 255	297 441	—	23 000	629 464	342 635	286 829	44 930	772
35	Homburger	21 627	55 427	47 341	—	1153	125 548	118 343	7205	5788	68
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	157 790	683 050	413 174	453 252	184 486	1 891 752	1 068 439	823 313	71 182	1543

Digitized by Google

206	207	208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebs-dienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
2 312 576	*23 885*	*3171*	71 356	124 039	67 245*			931 679	1 811 389			—	1
815 827	*3429*	*507*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	567 538	1 437 837			—	
3 264 104	*15 186*	*2016*	" " 211a	" " 211b	—			2 270 153	5 751 348			—	2
776 312	*23 390**	*3105**	6833	78 835	22 470	35 742	426 667	212 272	1 264 247			—	3
116 700	*7558*	*1004*	1692	1591	—	8017	26 391	10 879	24 619	1216	2112	—	4
499 214	*42 924*	*5698*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	13 130	in Kol. 211a		in Kol. 211a	385 022*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	1934*	5
67 099	*6451*	*856*	1392	601	2946	11 309	4832	13 803	2788	2975	2541	4678	6
2 599 234	*21 472*	*2851*	75 645	141 480	6001	289 493	732 561	798 717	1 409 952	202 979	657 117	17 631	7
870 681	*32 943*	*4373*	9923	69 906	30 837	34 892	279 187	116 469	646 624	3040	83 607	—	8
334 668	*13 344*	*1772*	3198	6975	13 280*	21 863	46 158	213 876	137 025	12 584	37 837	—	9
1 787 113	*26 503*	*3519*	48 208	102 330	4356	237 591	709 128	541 919	1 822 602	95 215	1 474 530	—	10
2 484 323	*21 729*	*2885*	56 801	110 331	8669*	289 637	597 161	707 180	1 207 463	16 440	10 528	46 433*	11
264 385	*13 524*	*1795*	1355	7640	641	3455	29 747	57 906	336 658	353 556	442 335	206	12
352 190	*10 576*	*1401*	3904	40 282	1228	34 341	185 380	82 806	598 907	18 086	389 274	28 732	13
666 705	*25 922*	*3442*	42 254	22 651	—	145 821	236 086	414 078	872 395	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1440	14
1 366 790	*19 442*	*2581*	99 659	87 525	—	309 630	390 565	1 835 926	935 288	" " 211a	" " 211b	22 007	15
1 671 230	*21 099*	*2801*	in Kol. 210b	in Kol. 210b	57 104	1 183 509	1 393 397	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	16
1 464 644	*20 311**	*2697*	61 061	62 327	24 142	206 426	219 963	1 388 152	708 019	1 496 125	809 748	149 980	17
309 714	*15 626*	*2075*	2881	40 909	16 385	56 505	721 524	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	18
586 656	*18 536**	*2461*	7858	14 988	1404	42 594	130 207	605 116	1 252 254	820 773	1 477 091	7176	19a
346 729	*12 454*	*1653*	5908	7512	785	33 831	62 104	138 045	521 288	—	266 245	597	- b
216 674	*9574*	*1271*	706	9587	2065	4405	80 034	31 348	544 001	—	77 997	115	- c
249 499*	*15 594*	*2072*	990	15 763	1809	2204	42 248	28 132	306 362	—	127 598	232	20
103 636	*4616*	*613*	863	3082	973*	10 222	35 198	42 469	255 015	203 409	30 164	1269	21
40 597	*8787*	*1166*	2488	222	—	16 284	1269	50 066	11 354	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	22a
9085	*6680*	*887*	in Kol. 210b	989	—	in Kol. 210b	3726	in Kol. 211b	8607	" " 211a		—	- b
54 859	*12 164*	*1615*	6892	469	—	20 084	5910	61 446	26 347	" " 211a		264	23a
32 938	*9272*	*1231*	4814	171	—	15 367	4183	61 313	12 191	" " 211a		—	- b
69 025	*38 135**	*5061**	307	711	508	1434	5032	16 487	31 112	121 363	—	—	24
587 389	*18 185*	*2414*	26 517*	11 164*	14 330	145 530*	90 599*	186 207	30 137	in Kol. 211a		—	25
269 848	*3315*	*440*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3039	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	765 847	" " 211a		—	
1 079 391	*13 260*	*1761*	" " 211b	" " 211b	12 156	" " 211b	" " 211b	" " 211b	3 063 388	" " 211a	in Kol. 211b	—	26
1 141 284	*23 224*	*3083*	52 250	78 360	9420	208 110	457 559	388 896	694 717	227 048	56 982	—	27
1 008 923	*25 401*	*3372*	77 554	51 472	18 265	431 958	597 204	247 534	638 277	6890	5376	—	28a
96 196	*46 627*	*6111*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	6606	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	115 897	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	- b
1 050 089	*53 740*	*7135*	25 769	63 949	7538	261 595	519 768	76 285	369 695	12 457	34 151	—	29
761 833	*25 659*	*3407*	18 885	17 407	8625	72 743	68 667	268 990	386 800	4847	5413	81 368	30a
191 504	*8399*	*1115*	1290	4458	2666	5126	24 452	33 949	97 344	7917	1311	4451	- b
314 207	*10 312*	*1369*	3141	6904	3444	7034	27 345	79 524	67 398	6485	2225	8717	- c
408 917	*17 861*	*2371*	7697	4228	in Kol. 211b	47 408	40 667	248 480	51 413	426 839	146 989	—	31
146 160	*26 769*	*3554*	2586	6043	2102	8397	29 399	22 517	92 474	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	32
47 473	*10 550*	*1401*	363	1631	937	1726	15 294	3594	9105			—	33
675 166	*27 682*	*3675*	19 548	44 210	15 681	13 603	145 009	128 675	680 310			6932	34
131 404	*54 525*	*7239*	974	91	172	in Kol. 211a	in Kol. 211b	8760	1124			—	35
1 964 477	*27 977*	*3714*	33 116	158 605	7722	79 431	555 672	1 265 915	1 275 082	1 660 742	1 383 019	134 924	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)		201					202	203		204	205
		IV. Finanz=									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a.	b.	c.	d.	e.	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		in der		in der		zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u.).					
		I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse						
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	35 518	283 762	468 334	—	90 697	878 311	530 511	347 800	23 126	761
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	578	16 802	38 661	—	—	56 041	56 041	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	187 362	162 276	25 086	4808	in Kol. 215b
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	14 496	156 963	285 399	49 166	26 184	532 208	355 023	177 185	10 644	415
41	a. Magdeburg-Halberstädter	20 147	158 781	219 066	65 206	18 553	481 753	272 564	209 189	13 178	497
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3395	43 772	80 542	26 919	9137	163 765	121 021	42 744	3890	390
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	263 732	152 576	111 156	8668	in Kol. 215b
43	Neisse-Brieger	1249	11 796	19 082	20 843	4481	57 451	32 248	25 203	1685	62
44	Niederschlesische Zweigbahn	1641	18 727	32 671	24 241	5791	83 071	37 766	45 305	2018	89
45	Oppeln-Tarnowitzer	611	4548	10 216	14 916	325	30 616	24 783	5833	526	50
46	Ostpreußische Südbahn	1207	22 892	38 859	34 162	2597	99 717	99 126	591	1658	112
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	8321	115 132	213 159	—	13 223	349 835	232 653	117 182	13 595	425
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4263	29 444	57 473	—	2432	93 612	67 450	26 162	4105	112
	c. Neustadt-Dürkheimer	256	5861	15 060	—	168	21 345	20 108	1237	956	28
48	Rheinische	598 102	754 747	725 433	16 869	49 456*	2 144 607	1 154 422	990 185	103 266	1319
49	Schleswigsche	3968	51 658	176 481	—	—	232 107	119 325	112 782	5974	in Kol. 215b
50	Taunus-E.	30 589	129 046	137 766	—	532*	297 933	297 933	in Kol. 203a	16 574	288
51	a. Thüringische	55 383	431 455	493 072	—	40 179	1 020 089	595 554	424 535	36 323	930
	b. Werra-E.	4654	53 226	111 965	—	8964	178 809	131 808	47 001	12 506	in Kol. 215b
52	Tilsit-Insterburger	563	9394	12 803	13 480	1379	37 619	25 688	11 931	1012	42
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	1932	16 613	35 312	—	264	54 121	54 121	in Kol. 203a	1665	—
54	Böhmische Westbahn	15 393	79 924	171 920	—	8126	275 363, 2156*)	238 324, 2156*)	37 039	9849	120
55	Brünn-Resitzer	276	2920	10 159	—	390	13 745	13 745	—	391	6
56	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weshybka, c. Pferde-Bahn)	24	638	2165	1006	4635	8468	3599	4869	331	4
		—	—	—	—	—	29 537	29 537	—	659	7
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	33 211	189 868	357 812	—	29 054*	609 945	529 212	80 733	35 870*	369
58	Graz-Köflacher	118	4539	30 327	—	768	35 752	35 752	—	284	in Kol. 204
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	160 699	690 018	1 096 810	—	276 457	2 223 984	1 541 981	682 003	97 441	981
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn, Elisabeth b. Pferde-Bahn)	191 680	689 128	565 908	—	201 095	1 647 811	1 218 398	429 413	59 336	1106
		—	4027	12 266	—	1354	17 647	17 647	—	472	—
61	Lemberg-Czernowitzer	13 247	96 484	162 085	—	15 998	287 814	246 579	41 235	13 328	135
62	Mohacs-Fünfkirchener	865	12 237	14 319	—	2060	29 481	29 481	—	673	30
63	a. Oesterreichische nördliche	107 123	463 760	780 957	—	341 270*	1 693 110	1 005 597	687 513	73 936*	664
	b. Oesterreichische südöstliche	181 796	801 500	770 862	—	167 660*	1 921 818	1 921 818	in Kol. 203a	85 834*	667
	c. Wien-Neu-Szönyer	7760	59 573	125 143	—	17 924*	210 400	187 900	22 500	7148*	183
64	a. Südbahn, Oesterreichische	425 823	1 008 843	1 721 527	—	187 193	3 343 386	3 289 469*	53 917*	108 022	in Kol. 204
	b. Tiroler	23 772	85 102	177 443	—	7233	293 550	259 253*	34 297*	9632	" " 204
65	Süd-Norddeutsche	4116	39 599	106 333	72 436	6121	228 605	169 161	59 444	5895	—
66	Theiß-Bahn	33 273	277 656	389 845	—	56 409	757 183	383 848	373 335	30 035*	333
67	Turnau-Kralup-Prager	2440	18 291	50 561	31 681	1762	104 735	36 164	68 571	2532	in Kol. 204
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	7240	17 682	56 820	—	—	81 742	73 293	8449	3560	27
69	Niederländische Rhein-E.	186 854	335 232	278 074	—	221 991	1 022 151	793 894	228 257	33 319, 23 438*)	1468
70	a. Warschau-Wiener	41 872	204 034	258 207	193 853	17 827	715 793	660 103	55 690	39 210	826
	b. Warschau-Bromberger	11 693	58 047	54 034	43 352	3267	170 393	159 098	11 295	11 926	199
71	Niederländische Staats-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Eilgüter im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks im Binnen-Verkehre. a. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks im direkten und Durchgangs-Verkehre. b. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Bangüter Thlr.	
902 198	*45 914*	*6096*	32 372	54 154	14 044	77 589	349 985	239 744	768 369	45 422	92 970	—	37
56 041	*70 051*	*9300*	—	—	—	—	—	—	—	1514	—	—	38
192 170	*13 162*	*1747*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	235 424	66 761	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	39
543 267	*28 061*	*3726*	23 477	67 519	4576	89 789	282 268	350 613	434 484	184 424	25 072	—	40
495 428	*21 710*	*2882*	13 465	31 939	4371	in Kol. 211a	in Kol. 211b	759 017	in Kol. 211a	82 410	85 075	—	41a
168 045	*11 751*	*1560*	8545	24 415	1251	53 777	122 484	65 085	57 008	10 946	9354	—	- b
272 400	*14 136*	*1877*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	1092	81 765	177 337	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	42
59 198	*9579*	*1272*	111	1723	—	778	6255	8562	35 248	38	36 273	—	43
85 178	*8966*	*1190*	1400	5633	126	6767	27 016	29 859	79 022	2570	8452	—	44
31 192	*3082*	*409*	110	787	148	370	3924	49 710	56 792	8681	30 608	1035	45
101 487	*6839*	*908*	714	86	1658	17 454	1468	75 746	7541	2556	14 734	—	46
363 855	*15 424*	*2047*	5458	17 335	—	6971	35 758	127 951	375 504	295 910	290 454	—	47a
97 829	*11 702*	*1553*	1602	3634	—	2018	7385	35 816	94 154	21 750	161 435	—	- b
22 329	*10 813*	*1436*	531	315	—	335	314	6817	2671	444	3160	—	- c
2 249 192	*33 660*	*4468*	34 721	105 097	53 425	57 137	427 408	570 194	1053692	493 284	223 032	39 380	48
238 081	*8460*	*1123*	2669*	10 023*	20 755	21 051*	55 512*	37 135	43 885		in Kol. 211b	—	49
314 795	*16 914*	*6229*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	109 692	in Kol. 211a	in Kol. 211a	" " 211a	—	50
1 057 342	*27 749*	*3684*	32 565	85 749	3596	115 106	421 015	329 199	877 564	" " 211b		2142	51a
191 315	*8424*	*1118*	6191	17 759	682	in Kol. 211a	in Kol. 211b	100 772	337 677		" " 211b	—	- b
38 673	*5401*	*717*	229	557	804	2136	2038	9132	5612	720	284	—	52
55 786	*18 411*	*2444*	3400	in Kol. 208a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	35 264	in Kol. 211a	279 337	in Kol. 212a	—	53
287 488	*10 784*	*1432*	4011	3814	—	342 142	261 083	in Kol. 210a	" " 210b	244 893	160 638	—	54
14 142	*4710*	*625*	—	—	—	723	954	8948	18 008	133 240	52 113	4184	55
8803	*2126*	*282*	176	166	—	4749	3609	1173	5215	23 362	375 285	—	56a
30 203	*4049*	*538*	219	—	—	4059	—	14 657	—	132 318	—	—	- bc
646 184	*13 804*	*1833*	6575	29 906	—	702 471	2771083	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	57
36 036	*6787*	*901*	492	—	—	29 527	—	27 217	—	168 575	—	—	58
2 322 406	*28 907*	*3838*	105 895	112 024	7000	379 927	1157992	1503721	4373740	2201401	241 029	—	59
1 708 253	*30 006*	*3984*	71 689	64 665	—	414 683	2827	491 929	2622496	68 836	14 844	—	60a
18 119	*1043*	*138*	761	—	—	192 762	4462	29 265	1408	15	—	—	- b
301 277	*8581*	*1139*	3126	5263	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	619 797	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	61
30 184	*3736*	*496*	639	—	—	20 706	—	18 073	—	327 411	—	—	62
1 767 710	*28 369*	*3766*	35 930	137 886	—	446 761	644 246	1345091	2125198	38 435	730 246	23 712	63a
2 008 319	*21 794*	*2894*	30 618	150 971	—	334 229	817 084	823 383	3669748	196 722	32 246	2661	- b
217 731	*10 403*	*1381*	28 754	2312	—	62 367	29 087	462 553	247 187	21 711	2863	380	- c
3 451 408	*16 435*	*2182*	341 565*	4640*	—	1080826*	59 307*	8917850*	338 876*			—	64a
303 182	*10 451*	*1387*	21 757*	630*	—	118 303*	6683*	214 384*	31 943*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	- b
234 500	*8957*	*1189*	in Kol. 208a	21 682	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	301 701	554 500			—	65
787 551	*10 191*	*1353*	6785	37 754	—	130 487	330 418	253 904	1132609	2422	1944	—	66
107 267	*9300*	*1236*	4745	in Kol. 208a	—	154 999	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	185 010	in Kol. 212a	—	67
85 329	*22 106*	*2935*	1407	1068	—	7644	7987	4517	17 895	9594	15 541	—	68
1 080 376	*46 487*	*6172*	132 841	41 720	11 020	17 867	79 443	89 963	208 167	5211	170 018	59 084	69
755 829	*16 289*	*2162*	10 158	3906	3450	70 309	118 777	461 022	239 012	485 228	55 446	40 492	70a
182 518	*9760*	*1296*	2374	1346	1188	16 800	39 718	98 355	72 974	14 171	13 340	8964	- b
757 099*	*9475*	*1258*	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-**

(Forts.) A. **Einnahmen.**

I. Staatsbahnen.	214			215		216	217	218		219
	Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-erträge (Lagergeld, Provisionen, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
	a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	1841	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	9240	122 887	23 104	3 162 780	*32 667*	*4337*	273 009
2 Bayerische	p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66: 2435; p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67: 9753	—	—	in Kol. 215b enth.	70 079; 280 316	in Kol. 211	2 077 892; 8 311 570	9734; *38 669*	1292; *5133*	108 025*; 431 302*
3 Braunschweigische	1984	in Kol. 214c	20 773; 503*		81 177	32 125	2 183 628	*65 792**	*8735**	21 765
4 Friedrich-Franz-E.	327	—	—		12 588	714	90 146	*5838*	*775*	20 557
5 Main-Neckar	876	in Kol. 211b	in Kol. 211b		15 115	—	416 077	*35 776*	*4749*	180 498
6 Bebra-Hanauer	37	in Kol. 214c	225	121	1233	1413	50 894	*4891*	*650*	13 899
7 Hannoversche	29 268	—	—	75 204	218 847	80 240	4 735 135	*39 117*	*5193*	114 381
8 Main-Weser	1075	5201	8564	8421	19 252	17 974	1 334 972	*50 509*	*6705*	91 742
9 Nassauische	255	115	218	798	6902	2791	503 875	*20 091*	*2668*	86 659
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	10 793	21 755	—	22 219	120 838	69 271	5 280 755	*78 315*	*10 398*	572 170
11 Preuß. Ostbahn	20 207	56 302	—	76 701	278 138	35 809	3 517 800	*30 769*	*4085*	439 579
12 Saarbrücker	518	562	—	3198	12 922	7288	1 257 987	*64 347*	*8541*	288 597
13 Westfälische	1853	in Kol. 214c	8738	4418*	26 806	5498	1 430 253	*12 951*	*5702*	121 502
14 Sächsische östliche	1092	3698	8028	13 746	40 052	57 415	1 859 356	*72 292*	*9598*	163 248
15 Sächsische westliche	1718	4745	1769	4789	33 483	43 294	3 770 398	*53 633*	*7121*	213 742
16 Württembergische	2510	—	—	in Kol. 215b	162 516	23 698	2 822 734	*35 636*	*4731*	324 712
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	352	in Kol. 214c	7838	in Kol. 215b	69 707	226 275	5 430 115	*72 936*	*9683*	529 532
18 Hessische Nordbahn	7189	" 214a	in Kol. 214a	" 215b	18 270	5365	869 028	*43 846*	*5821*	32 089
19 a. Oberschlesische	1456	1606	390	6070	26 125	70 362	4 465 470	*131 106*	*17 406*	697 767
b. Breslau-Posen-Gleganer	1667	680	—	3886	20 400	10 418	1 073 366	*38 555*	*5119*	133 213
c. Stargard-Posener	2105	698	87	4610	24 742	10 429	792 928	*35 030*	*4651*	87 402
20 Rhein-Nahe-E.	689	1615	—	2667	18 548	3926	552 783*	*34 549*	*4587*	64 815*
21 Wilhelms-Bahn	310	12	—	825	3924	2424	590 159	*23 854*	*3167*	121 529
22 a. Gößnitz-Geraer	25	—	50	86	464	393	82 701	*17 901*	*2376*	8793
b. Greiz-Brunner	—	—	7	—	109	121	13 559	*9970*	*1324*	2680
23 a. Löbau-Zittauer	27	113	852	293	2319	885	125 901	*27 916*	*3706*	24 373
b. Zittau-Reichenberger	14	90	643	143	1460	543	100 932	*28 431*	*3775*	22 684
b) in Privatverwaltung.										
24 Alberts-Bahn	22	95	194	36	694	21 145	199 140	*38 971*	*5174*	17 760
25 Altona-Kieler	7014	—	—	in Kol. 215b	83 000	23 332	617 830	*19 128*	*2540*	20 390
26 Bayerische Ostbahnen	p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66: 457; p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67: 1826	—	—		40 195; 160 781	in Kol. 211b; " " 211b	809 538; 3 238 151	9945; *39 788*	1320; *5281*	126 108; 480 433
27 Berlin-Anhaltische	1689	2590	13 392	15 627	46 867	10 276	2 263 783	*46 065*	*6116*	101 905
28 a. Berlin-Hamburger	1253	in Kol. 211	in Kol. 211	in Kol. 215b	242 997	27 024	2 345 804	*59 059*	*7841*	102 940
b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 214b	1176	in Kol. 214b	" 215b	19 474	—	143 353	68 590	9106	67 285*
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	1732	—	—	8229	39 339	—	1 420 507	*72 697*	*9652*	213 102
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	4157	1086	—	6617	82 830	59 072	1 087 507	*36 628*	*4863*	70 853*
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1588	15	—	2643	21 015	4361	212 586	*9324*	*1238*	26 904*
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1920	—	—	2806	22 470	10 847	250 260	*8213*	*1090*	32 385*
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	479	—	433	1440	8883	7446	992 402	*43 316*	*5755*	101 036
32 Frankfurt-Hanauer	109	in Kol. 211a	—	in Kol. 215b	10 090	2087	175 804	*32 198*	*4275*	11 715*
33 Glückstadt-Elmshorner	60	—	—		3162	3021	38 893	*8643*	*1148*	2988
34 Hessische Ludwigs-E.	534	—	—		50 077	9378	1 113 957	*45 672*	*6062*	37 043
35 Homburger	—	—	—		170	286	11 577	*4803*	*638*	2677
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	2515	5117	9833	20 106	110 072	26 446	6 728 317	*95 822*	*12 722*	1 146 972*

Digitized by Google

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung. Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung rc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Prozente.			Thlr.	Thlr.			Thlr.			
5 748 365	*59 372*	*7883*	*9,47*	40,23	55,02	4,75	280 578	383 185	11 301	40 083	—*	44 862	6478	1
3 001 744*	*14 667*	*1947*	*10,18*	27,18	69,68	3,09	130 267	254 553	4452	10 868	2443	4130	5334	
12 006 976*	*55 862*	*7416*	*10,15*	27,18	69,22	3,60	521 069	1 018 203	17 808	43 474	11 371	16 521	21 335	2
2 981 705	*89 837**	*11 927*	*11,76*	26,03	73,24	0,73	215 405	224 442	in Kol. 224	52 536*	3068	10 208	6859	3
236 403	*15 311*	*2033*	*5,09*	49,37	38,13	12,50	23 328	28 070	87	1930	390*	2359	822	4
1 095 789	*94 221*	*12 509*	*12,95*	45,16	37,37	16,47	45 593	98 705	5161	20 294	1587	934	1080	5
131 892	*12 682*	*1684*	*4,83*	50,87	38,59	10,54	21 359	23 898	in Kol. 224	464	16	376	202	6
7 448 750	*61 534*	*8170*	*9,40*	34,89	63,57	1,54	336 676	831 742	" " 224	101 874	11 875	in Kol. 227	64 475	7
2 297 395*	*86 924*	*11 538*	*12,63*	37,90	58,11	3,99	130 603	197 298	1318	15 702	1439	15 742	6605	8
925 202	*36 890*	*4898*	*6,23*	36,17	54,46	9,37	52 340	17 682	2214	2297	1039	3601	940	9
7 640 038	*113 303*	*15 043*	*13,29*	23,39	69,12	7,49	379 222	700 467	12 033	148 324	11 421	116 537	24 497	10
6 441 702	*56 343*	*7480*	*12,56*	38,57	54,60	6,83	390 894	571 355	23 600	97 795	38 387	90 599	10 545	11
1 810 969	*92 632*	*12 296*	*11,66*	14,60	69,46	15,94	94 964	147 914	2619	10 178	3352	18 033	3649	12
1 903 945	*57 176*	*7591*	*9,11*	18,50	75,13	6,38	147 400	327 661*	1725	99 216*	8313*	84 429*	2364	13
2 689 309	*104 561*	*13 882*	*15,08*	24,80	69,13	6,07	89 838	205 780	10 582	19 760	2306	10 935	2671	14
5 350 930	*76 115*	*10 105*	*9,98*	25,54	70,46	4,0	223 714	583 027	28 546	34 074	8183	38 567	8102	15
4 818 676	*60 834*	*8077*	*9,76*	34,68	58,58	6,74	189 306	651 292	7805	18 747	—*	33 669	20 046	16
7 424 291	*99 722*	*13 240*	*11,26*	19,13	73,14	7,13	506 741	338 460	11 566	45 716	18 871	83 972	27 669	17
1 210 831	*61 091*	*8111*	*10,20*	25,58	71,77	2,65	86 536	82 072	2682	9831	1842	13 120	5411	18
5 749 893	*168 817*	*22 413*	*17,40*	10,20	77,66	12,14	190 017	98 128	20 552	47 854	7284	35 378	9668	19a
1 553 308	*55 794*	*7408*	*12,87*	22,32	69,10	8,58	83 370	52 486	6291	29 325	5948	24 912	5348	- b
1 097 004	*48 476*	*6436*	*12,24*	19,75	72,28	7,97	75 130	31 277	922	12 329	3485	11 023	2219	- c
867 097*	*54 194*	*7195*	*7,29*	28,17	63,76	7,47	65 183	96 588	6287	3948	2941	15 811	2239	20
815 324	*32 956*	*4375*	*13,66*	12,71	72,34	14,91	45 450	22 554	646	6025	1874	11 319	1501	21
132 091	*28 591*	*3796*	*8,24*	30,13	62,61	6,66	7750	6427	13	267	49	1174	in Kol. 223	22a
23 324	*18 621*	*2473*	*3,52*	35,88	53,54	10,58	3250	1180	24	144	27	177	" " 224	- b
205 133	*45 484*	*6039*	*12,52*	26,75	61,37	11,88	11 713	16 618	500	1163	199	1100	449	23a
156 554	*44 100*	*5855*	*9,56*	21,03	64,48	14,49	10 942	11 786	723	3240	260	2333	535	- b
285 925	*55 954*	*7430*	*8,21*	24,14	69,64	6,22	13 291	22 012	568	1096	175	722	652	24
1 225 609	*37 944*	*5038*	*10,10*	47,52	50,41	1,66	117 871	68 181	23 311	28 785	6329	11 778	7593	25
1 199 494	*14 726*	*1956*	*11,01*	22,50	67,19	10,31	71 664	55 159	1665	9140	294	1045	916	26
4 797 975	*58 943*	*7826*	*10,83*	22,50	67,49	10,01	286 657	220 634	6650	36 640	1174	4182	3662	
3 506 972	*71 362*	*9474*	*14,89*	32,54	64,55	2,91	247 025	63 169	12 320	87 268	7481	3498	12 508	27
3 457 667	*87 051*	*11 558*	*13,19*	29,19	67,84	2,96	150 908	184 662	7276	94 575	14 378	5319	8583	28a
306 834	*146 810*	*19 492*	—	31,35	46,72	21,93	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 683 698	*137 344*	*18 235*	*15,53*	39,13	52,92	7,94	135 541	153 388	5170	21 190	10 648	16 767	3086	29
1 920 193	*64 675*	*8587*	*11,52*	39,67	56,64	3,69	111 329	92 230	13 939	14 189	14 253		2623	30a
430 994	*18 903*	*2510*	*6,10*	44,43	49,38	6,24	46 151	38 925	1069	12 719	10 216	in Kol. 227	1841	- b
596 852	*19 588*	*2601*	*6,29*	52,64	41,32	5,43	77 103	26 556	384	12 191	3952		2400	- c
1 502 355	*65 620*	*8712*	*11,35*	27,22	66,06	6,72	78 015	56 804	4821	9199	6943	24 620	5968	31
333 679	*61 113*	*8114*	*9,41*	43,80	52,69	3,51	2076*	8204*	76	4106*	266	889	362	32
89 354	*19 856*	*2636*	*7,85*	53,13	43,53	3,34	9740	6332	261	1814	59	1788	207	33
1 826 166	*74 873*	*9941*	*9,06*	36,97	61,0	2,03	89 485	16 064	in Kol. 224	4937	in Kol. 228	7303	1399	34
143 658	*60 439*	*8024*	*9,27*	90,21	7,95	1,84	6154	4027	487	2715	" " 228	534	in Kol. 228	35
9 839 766	*140 133*	*18 605*	*12,64*	19,97	68,38	11,65	438 389	852 609*	17 816	27 611	46 959	58 878	14 993	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	214			215		216	217	218		219
								(Forts.) IV. Finanz-			
		(Forts.) A. Einnahmen.									
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-erträge (Lagergeld, Provisien, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	2582	4672	—	7334	36279	67542*	1793058	*91250*	*12115*	217132*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	158	—	1672	*2090*	*277*	4639
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	321	—	—	in Kol. 215b	7906	15895	326307	*22350*	*2967*	16307
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2302	966	—	8157	44359	58967	1576973	*81455*	*10815*	109973
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1288	—	—	4865	24229	—	1006659	*44113*	*5857*	135276
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	146	—	—	in Kol. 215b	23900	i. K. 210—212	376911	*26357*	*3499*	26002
42	Mecklenburgische	706	—	—	" " 215b	24360	640	285900	*14836*	*1969*	12252
43	Neisse-Brieger	91	—	898	573	1185	3219	94954	*15365*	*2040*	12579
44	Niederschlesische Zweigbahn	239	—	339	467	7940	2093	171923	*18097*	*2403*	27140
45	Oppeln-Tarnowitzer	38	—	—	143	3792	8247	164385	*16243*	*2156*	24443
46	Ostpreußische Südbahn	224	—	—	436	2490	2696	127803	*8612*	*1143*	6587
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	200	—	—	in Kol. 215b	14049	3999	1173589	*49749*	*6605*	106746
	b. Pfälzische Maximiliansb.	57	—	—		3580	1380	332811	*39810*	*5286*	19988
	c. Neustadt-Dürkheimer	3	—	—		465	160	15215	*7368*	*978*	3992
48	Rheinische	3139	4115	in Kol. 214b	11331	88257	71557	3235769	*48410*	*6427*	379332
49	Schleswigsche	1203	—	—	in Kol. 215b	67667	3198	263098	*9349*	*1241*	40999
50	Taunus-E.	41	in Kol. 214a	—	" " 215b	2295	1380	113408	*16900*	*2244*	16576*
51	a. Thüringische	5274	3866	in Kol. 214a	10344	26935	11773	1925128	*50523*	*6708*	233892
	b. Werra-E.	333	—	—	in Kol. 215b	22432	2275	488121	*21494*	*2854*	48862 1129*
52	Tilsit-Insterburger	96	—	—	" " 215b	3350	525	26463	*3696*	*491*	18932*
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	113	—	—	59	141	i. K. 209—212	318314	*72016*	*9561*	85883
54	Böhmische Westbahn	1600*	—	—	1375*	24164	8418	1052138	*39465*	*5240*	83124
55	Brünn-Rossitzer	15	—	—	4	120	—	218309	*58216*	*7729*	1928
56	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka. c. Pferde-Bahn.)	3	—	—	4	294	12284	426320	*102975*	*13673*	3426
		—	—	—	in Kol. 215b	8	273	151534	*20313*	*2697*	944
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	" " 210	in Kol. 210	in Kol. 210	3510035	*74985*	*9956*	148268
58	Graz-Köflacher	" " 210	—	" " 210	" " 210	" " 210	—	225811	*42525*	*5645*	314
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	9617	17881	—	17459	712689	306392	11146767	*138745*	*18421*	329488
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn. Elisabeth (b. Pferde-Bahn.)	11615	8044	701	18224	168719	98392	4057664	*71275*	*9463*	684222
		108	—	—	—	—	4031	232812	*13403*	*1780*	14935
61	Lemberg-Czernowitzer	428	—	in Kol. 214a	292	in Kol. 214a	20878	649784	*18507*	*2457*	28836
62	Mohacs-Fünfkirchener	75	—	—	5	120	3	367032	*45425*	*6031*	1825
63	a. Oesterreichische nördliche	6224	—	in Kol. 214a	10404	233781	186756	5964670	*95726*	*12709*	89791
	b. Oesterreichische südöstliche	12160	—		23807	661829	203780	6959238	*75532*	*10027*	20166
	c. Wien-Neu-Szönyer	1222	—		4526	45319	36864	945145	*45157*	*5996*	72202
64	a. Südbahn, Oesterreichische	19461	in Kol. 214a		160245	151964	i. K. 208—215	11074734	*52734*	*7001*	226724
	b. Tiroler	i. Kol. 214c	—	1442	651	8668	" " 208—215	404461	*13942*	*1851*	6421
65	Süd-Norddeutsche	in Kol. 211	—	—	in Kol. 211	in Kol. 211	17429	895312	*34198*	*4540*	65393
66	Theiß-Bahn	4769	—	—	6235	202042	i. K. 208—215	2109369	*27285*	*3622*	164328*
67	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 204	—	—	—	27	" " 208—212	344781	*29924*	*3973*	23310
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Maestrichter	22	—	—	1236	in Kol. 215a	—	66911	*17334*	*2301*	14252
69	Niederländische Rhein-E.	1655	511	—	7546	28073	127667	980786	*42207*	*5603*	160246
70	a. Warschau-Wiener	5155	9755	582	in Kol. 215b	13297	16779	1533368	*33047*	*4387*	120828
	b. Warschau-Bromberger	1225	1098	77	" " 215b	6849	4843	283322	*15151*	*2011*	118103
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	512607*	*6415*	*851*	67010*

Digitized by Google

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung. Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, der Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Prozente.			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 912 388	*118 212*	*19 678*	*15,74*	30,98	61,57	7,45	79 227	142 025	33 854	35 274	in Kol. 226	12 638	3585	37
62 352	*77 940*	*10 340*	*7,46*	89,88	2,68	7,44	2209	919	—	826	1251*	—	343	38
534 784	*36 629*	*4863*	*13,40*	35,93	61,02	3,05	30 318	33 627	508	5404	1318	6662	2389	39
2 230 213	*115 197*	*15 294*	*16,03*	24,76	70,71	4,53	93 764	62 431	in Kol. 224	20 570	12 486	in Kol. 224	3014	40
1 657 363*	*72 628*	*9643*	*12,02*	29,69	60,74	9,57	148 206	51 136	3867	9048	3017	5407	6975	41a
570 958	*39 927*	*5301*	*10,89*	29,44	66,01	4,55	78 859	32 116	5094	7098	1719	14 834	2271	- b
570 552	*29 608*	*3931*	*8,79*	47,74	50,11	2,15	45 498	27 982	1132	15 192	1705	5737	4236	42
166 731	*26 979*	*3582*	*11,12*	35 51	56,95	7,54	13 451	9264	in Kol. 224	1518	675	926	583	43
284 241	*29 920*	*3972*	*12,46*	29,96	60,49	9,55	19 147	8515	208	1957	688	1253	651	44
220 020	*21 741*	*2886*	*8,47*	14,18	74,71	11,11	14 452	7735	886	1701	128	3270	427	45
235 877	*15 895*	*2110*	*7,90*	43,03	54,18	2,79	30 253	8558	281	1245	524	1117	897	46
1 644 190	*69 699*	*9254*	*7,36*	22,13	71,36	6,49	96 360	113 216	in Kol. 224	8714	306	962	1226	47a
450 628	*53 903*	*7157*	*6,43*	21,71	73,85	4,44	28 172	13 567		1192	138	373	653	- b
41 536	*20 114*	*2670*	*5,29*	53,76	36,83	9,61	7772	3189	in Kol.	361	26	334	61	- c
5 864 293	*87 762*	*11 652*	*11,11*	38,25	55,18	6,47	388 061	144 690	7717	25 239	48 462	44 819	13 206	48
542 178	*19 267*	*2558*	*6,81*	43,91	48,53	7,56	25 270	47 872	—	5240	2555	3964	350	49
444 779	*66 286*	*8801*	*9,55*	70,77	25,50	3,73	15 954	6927	326	5320	403	1937	607	50
3 216 362	*84 410*	*11 207*	*11,84*	32,87	59,46	7,67	149 291	321 916*	7332	17 050	2687	15 095	15 561	51a
728 298 1129*)	*32 069*	*4258*	*10,47*	26,27	67,02	6,71	57 884	96 662	881	2505	1654	3193	4627	- b
84 068	*11 741*	*1559*	*6,82*	46,0	31,48	22,52	11 182	6974	38	883	65	628	115	52
459 983	*104 068*	*13 817*	*32,64*	12,13	69,20	18,67	9850	24 390	2889	6870	144	596	709	53
1 422 750	*53 367*	*7085*	*17,0*	20,21	73,95	5,84	37 236	148 661	2569	14 843	1720	11 186	5500	54
234 379	*62 500*	*8298*	*38,28*	6,02	93,15	0,83	8715	18 530	488	3584	45	823	548	55
438 549	*105 929*	*14 065*	—	2,01	97,21	0,78	10 110	36 184	904	10 514	1045	824	144	56a
182 681	*24 488*	*3251*	—	16,53	82,95	0,52	6622	38 550	1664	1248	462	954	76	- be
4 304 487	*91 956*	*12 209*	*26,56*	15,01	81,54	3,45	93 466	148 878	14 745	37 213	2120	25 852	6073	57
262 161	*49 371*	*6554*	*16,42*	13,74	86,14	0,12	3017	22 286	777	3636	87	1842	123	58
13 798 661	*171 753*	*22 803*	*25,12*	16,42	80,78	2,40	226 001	477 043	93 738	63 643	5940	2886	—*	59
6 450 139	*113 299*	*15 042*	*17,43*	26,44	62,91	10,61	126 912	579 356	8248	53 551	4805	20 911	in Kol. 224	60a
265 866	*15 306*	*2032*	—	6,81	87,57	5,62	13 186	22 396	1609	3088	—	1166	" " 224	- b
979 897	*27 909*	*3705*	*15,06*	30,75	66,31	2,94	104 197	44 800	3333	10 212	3000	—	1787	61
399 041	*49 386*	*6557*	*26,18*	7,56	91,98	0,46	19 231	13 918	819	4083	—	924	1611	62
7 822 171	*125 536*	*16 667*	*18,83*	22,60	76,25	1,15	144 386	482 675	24 319	50 545	4391	25 215	7790	63a
8 987 723	*97 534*	*12 949*	*20,12*	22,34	77,43	0,23	242 985	382 817	9516	57 840	8264	22 638	8786	- b
1 235 078	*59 010*	*7835*	*22,97*	17,63	76,53	5,84	27 701	113 166	2210	14 748	273	5977	2816	- c
14 752 866	*70 248*	*9327*	*14,63*	23,39	75,07	1,54	435 090	635 127	36 361	83 147	12 706	16 728	27 551	64a
714 064	*24 614*	*3268*	*9,07*	42,46	56,64	0,90	43 380	65 832	5210	9654	889	1370	1928	- b
1 195 215	*45 653*	*6061*	*12,74*	19,62	74,90	5,48	48 031	62 676	8682	8388	1341	4882	976	65
3 061 248*	*39 597*	*5257*	*22,88*	25,73	68,90	5,37	113 768	187 351	in Kol. 224	47 863	2025	5723	9091	66
475 358	*41 257*	*5477*	*15,11*	22,57	72,52	4,90	13 258	34 705	131	592	427	2087	1218	67
166 492	*43 133*	*5726*	*7,37*	51,25	40,18	8,57	10 563	5030	1569	in Kol. 225	in Kol. 225	in Kol. 225	193	68
2 221 408	*95 585*	*12 690*	*11,19*	48,62	44 15	7,22	5740	117 335	4500	16 150	2580	32 480	ꝛc. 224—229	69
2 410 025	*51 940*	*6896*	*11,77*	31,56	63,62	5,01	136 763	31 874	1529	27 457	14 783	45 406	9003	70a
583 943	*31 227*	*4146*	*9,86*	31,26	48,54	20,20	47 960	47 733	13	7640	3146	14 488	3007	- b
1 336 716	*16 727*	*2221*	*4,54*	56,64	38,35	5,01	199 442	27 491	2779	7620	2061	8631	4337	71

Digitized by Google

		230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
								(Forts.)	IV. Finanz=		
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.							2) Für		
	I. **Staatsbahnen.**	Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuer-versiche-rung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Bureau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile / pro Kilo-meter Bahnlänge.	Bekleidung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc.	Kosten: Feuerung der Loko-motiven.	Kosten: Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	13 338*	1836	5902	2667	6252	796 482	*8226* / *1092*	577 758	229 494	21 256
2	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2341 / 9365	201 / 816	4806 / 35 224	255 / 1019	7647 / 30 583	431 697 / 1 726 788	3022 / *8034* / 264 / *1067*	224 221 / 896 884	199 534 / 798 140	23 459 / 95 407
3	Braunschweigische	7594*	1188	4256	5636	„18 806	549 998	*16 571** / *2200*	162 203	235 339	15 828
4	Friedrich-Franz-E.	2679*	233	1294	in Kol. 233	1007	62 199	*4028* / *535*	33 271	21 178	1691
5	Main-Neckar	1621	2278	—	917	7367	185 537	*15 953* / *2118*	98 443	31 539	5432
6	Bebra-Hanauer	1208*	284	—	47	214	48 068	*4641* / *616*	23 405	8451	3369
7	Hannoversche	17 337*	2201	8566	3323	1417	1 379 486	*11 396* / *1513*	501 284	409 249	16 667
8	Main-Weser	3516	1676	2576	1799	11 554	389 828	*14 749* / *1958*	187 507	74 052	10 969
9	Nassauische	1396	80	99	161	5303	87 152	*3475* / *461*	123 559	34 716	3260
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	74 248	12 496	19 253	8354	81 187	1 588 039	*23 551* / *3127*	310 498	264 970	23 387
11	Preuß. Ostbahn	66 001	16 871	19 717	4199	9351	1 339 314	*11 714* / *1555*	532 153	263 904	18 671
12	Saarbrücker	17 442*	18	1787	563	3610	304 129	*15 556* / *2065*	140 776	67 109	10 066
13	Westfälische	10 745*	121	1403	1682	9642	694 701	*20 862* / *2770*	146 179	86 255	8866
14	Sächsische östliche	—	2469	1053*	619	8921	354 934	*13 800* / *1832*	339 206	93 982	4172*
15	Sächsische westliche	—	5379	3629*	1460	10 364	945 045	*13 441* / *1785*	672 654	171 073	18 065*
16	Württembergische	—	7450	—	1722	2620	932 657	*11 774* / *1563*	412 755	298 550	46 060
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	88 774*	4082	6186	4196	6270	1 142 503	*15 346* / *2037*	836 018	162 787	51 531
18	Hessische Nordbahn	4400	891	1147	1787	573	210 292	*10 610* / *1409*	87 800	47 903	12 635
19	a. Oberschlesische	40 670	19 719	18 143	2891	45 799	536 103	*15 739* / *2089*	198 748	95 810	79 358
	b. Breslau-Posen-Glogauer	25 237	788	3875	1654	36 463	275 697	*9903* / *1315*	58 172	28 281	3648
	c. Stargard-Posener	15 094	1857	2277	1568	3143	160 324	*7084* / *940*	77 642	42 264	3771
20	Rhein-Nahe-E.	9312	1028	1033	508	7208	212 086	*13 255* / *1760*	73 375	41 754	5966
21	Wilhelms-Bahn	—	7362	3531	425	6667	107 354	*4339* / *576*	33 543	12 298	3666
22	a. Gößnitz-Geraer	in Kol. 233	in Kol. 233	4825	in Kol. 233	7903*	28 408	*6149* / *816*	18 618	6064	359*
	b. Greiz-Brunner	—	—	in Kol. 234	" " 234	188	4990	*3669* / *487*	8330	1447	295*
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	102*	86	441	32 371	*7178* / *953*	33 398	11 330	652*
	b. Zittau-Reichenberger	—	4522	203*	136	257	35 027	*9867* / *1310*	32 327	7762	443*
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	336	4111	158	497	378	43 996	*8610* / *1143*	36 073	8501	803
25	Altona-Kieler	755	5679	1637	543	22 849	295 311	*9142* / *1214*	92 846	48 326	2915
26	Bayerische Ostbahnen { p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2024 / 11 619* / 4098 / 45 603*	1863	459	393	1271	156 312	1920 / 255	24 888	48 191	6047
			7451	1838	1571	5085	625 245	*7681* / *1020*	339 549	192 766	24 188
27	Berlin-Anhaltische	2221	12 732	4039	1560	—	453 821	*9234* / *1226*	268 280*	134 941	29 163
28	a. Berlin-Hamburger	14 623	6242	in Kol. 234	925	23 632	511 123	*12 868* / *1708*	231 651	154 813	11 277
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	33 619	16 096 / 2136	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1929	1130	—	—	43 282*	392 131	*20 068* / *2664*	174 907	110 619	5770
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Berpommersche	in Kol. 234	7477	725	1215	21 656*	279 636	*9419* / *1251*	115 587	117 715*	8369*
			1576	1772	664	11 777*	126 710	*5557* / *738*	36 078	36 742*	2612*
			2687	1516	967	19 039*	146 795	*4818* / *640*	45 788	46 632*	3316*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1593	6833	6022	420	4771	206 009	*8998* / *1194*	73 647	72 543	15 157
32	Frankfurt-Hanauer	in Kol. 248	1699*	120	in Kol. 251	2000*	19 798	*3624* / *481*	61 552**	19 098	2938
33	Glückstadt-Elmshorner	55	1054	36	11	3860*	25 307	*5624* / *747*	9313*	3499	431
34	Hessische Ludwigs-E.	4144*	14 651	—	327	27 773*	166 083	*6809* / *904*	194 080	60 121	11 035
35	Homburger	1094	1649	in Kol. 234	in Kol. 258	3624*	20 284	*8416* / *1117*	14 239	4813	274
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	7503	4667	5342	4162	307 054	1 785 983*	*25 435** / *3377**	762 199	282 328	56 258

Digitized by Google

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
						Reparaturkosten						
Ergebnisse.												
die Transport-Verwaltung.												
der Transportkräfte:												
Bauen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
24 547	9637	10 789	12 184	82 968	52 253	279 582	in Kol. 246c	260 931	in Kol. 246c	—	59 823*	1
9944	8314	5997	6779	138 642	44 681	85 591	12 306	52 242	28 819	13 066	47 173*)	
39 776	33 256	23 991	27 119	555 365	178 722	342 367	49 224	208 968	115 273	52 263	188 500*)	2
in Kol. 239	10 453	in Kol. 241	25 067*	in Kol. 237	—	165 676	30 805	68 342	in Kol. 246c	14 992	in Kol. 230	3
4616*	807	475	545	" " 237	—	9925	2393	5435	—	—	3261	4
6938	2344	3139	2155	17 157	10 619	28 603	in Kol. 246c	54 200	—	80 802	6706	5
in Kol. 240	873	in Kol. 241	1064	3390	2070	3863	" " 246a	in Kol. 246a	—	—	1115	6
107 709	6453	14 560	7869	228 478	49 904	342 737	" " 246c	332 077	in Kol. 246c	122 716	39 690	7
14 344	2180	3982	2105	25 306	8193	128 952	28 316	39 391	—	—	7058	8
10 214	2015	1669	1464	4417	10 385	10 929	4548	10 524	—	—	5443	9
46 847	8507	13 271	24 401	236 610	223 341	247 628	46 714	221 516	—	409 217	18 786	10
17 159	10 573*	1132	12 883	—	2885	290 022	71 161	97 554	—	178 170	12 687	11
17 061	9830	2554	3141	8816	9289	55 938	in Kol. 246c	84 985	11 146	—	44 726	12
10 500	2625	707	5084	14 608	37 762	50 020	7883	35 383	8351	87 500	9058	13
1338*	10 394*	619*	7761	59 679	16 275	49 785	10 961	83 951	—	—	6070	14
5715*	14 091*	793*	13 718	92 243	23 899	84 732	28 086	90 504	183	—	5524	15
54 018	10 787	6792	5053*	28 384	12 827	185 701	in Kol. 246c	175 568	in Kol. 246c	—	108 612	16
73 090	15 303	11 100	17 008	95 243	11 731	155 667	in Kol. 246c	179 594	10 743	—	—	17
in Kol. 239	3010	in Kol. 241	2825	11 264	3380	47 712	11 219	26 551	913	27 669	7513	18
22 754	18 515	2445	13 533	43 016	55 602	137 705		126 880	—	—	—	19a
10 275	10 611	747	4245	13 495	17 303	43 200		33 809	in Kol. 246c	—	—	- b
8604	2143	1285	4061	6103	13 598	30 257	in Kol. 246c	22 087	1998	—	—	- c
9678	5115	1503	1690	6362	5029	20 984		24 030	10 560	24 317	in Kol. 230	20
1860	3501	344	1404	2141	22 196	11 543	1606	12 498	2613	—	3281	21
187*	230*	19*	—	—	1353	—	—	—	—	—	—	22a
50*	52*	14*	—	—	360	52	in Kol. 246c	25	—	—	—	- b
137*	617*	25*	915	4408	1377	5580	2017	4261	—	—	776	23a
93*	419*	17*	597	5218	1855	3793	1371	2896	—	—	828	- b
395	2173	379	1559	13 205	394	6896	727	8276	in Kol. 246c	—	—	24
935	985	2116	1931	59 954	10 894	55 433	8475	30 483	664	—	9825	25
in K. 239	4395		3820	7409	3556	17 326		15 590	402	—	4909	
	17 581	in K. 241	11 280	29 634	14 224	69 305	in K. 246c	62 361	1607	—	19 638	26
	21 601		27 161*	53 097	42 496*	45 541		83 503	—	—	10 761	27
20 831	13 145	9487	23 572*	182 160*	58 006*	119 551	38 698	131 146	—	223 084	10 108*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 401	7285	1463	6655	48 329*	6521	69 966	32 082	43 772	in Kol. 246c	—	13 871	29
14 672	1980*	5580	in Kol. 252	67 266	12 293	57 488	16 226	31 377	—	13 860	5262	30a
4579	618*	1742		24 117	3837	29 364	8306	10 869	—	—	1642	- b
5813	784*	2210		30 608	4870	29 548	9522	11 649	—	—	2085	- c
12 109	8962	14 266	2172	11 612	1681	47 352	10 509	68 781	—	—	1819	31
l. K. 237 u. 239	527	in Kol. 237	4311*	in Kol. 237	7302*	12 467	8256	in Kol. 246b	—	—	1485*	32
251	in Kol. 237	" " 237	in Kol. 237	" " 237	105	1787	796	1381	—	1875	in Kol. 237	33
10 890	1917	3379	1274	32 836	29 349*	33 630	in Kol. 246c	21 303	474	—	20 159*	34
797	105	434	in Kol. 248	1347	46	3874	4425	in Kol. 246b	—	—	1301	35
60 601	25 970	12 635	18 811	119 900	127 794	284 621*	in Kol. 246c	519 641*	102 241*	—	43 017	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
								(Forts.)	IV. Finanz-		
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.							2) Für		
		Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile / pro Kilometer Bahnlänge.	Besoldung der Betriebsbeamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Lokomotiven.	Kosten Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	1289	59 119*	2724	11 239	19 082	400 056	*20 359* / *2703*	290 127	97 585	35 936
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	123	1010	—	—	982	7753	*9691* / *1287*	6922	2906	648
39	Lübeck-Büchener (n. Hambg.)	2692	1854	—	126	8274	93 172	*6382* / *847*	45 342	33 669	1836
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 255*	9794	511	in Kol. 233	11 258*	225 083	*11 626* / *1543*	105 872	77 784	7695
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5255	25 967	2698	—	22 086	283 662	*12 430* / *1650*	122 324	101 415	12 640
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3115*	5055	2209	843	5697	158 910	*11 143* / *1475*	43 913	32 703	9069
42	Mecklenburgische	1197	1045	1559	275	1654	107 212	*5564* / *738*	57 408	24 179	2286
43	Neisse-Brieger	196	122	342	104	642	27 823	*4772** / *634**	10 083	7284	660
44	Niederschlesische Zweigbahn	353	298	192	1458	1578	36 298	*3821* / *507*	18 801	13 599	1469
45	Oppeln-Tarnowitzer	293	129	1372	63	1158	31 614	*3124* / *415*	15 550	7936	1247
46	Ostpreußische Südbahn	3606*	260	2873	457	9	50 080	*3375* / *448*	16 388	18 116	2394
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7104	1491	in Kol. 234	in Kol. 234	14 536	243 915	*10 339* / *1372*	114 088	71 852	7427
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1788	517			6759	53 159	*6359* / *844*	47 443	22 670	2150
	c. Neustadt-Dürkheimer	291	184			2517	14 735	*7136* / *947*	5394	1890	196
48	Rheinische	3455	9334	—*	6385	41 221*	732 589	*10 964* / *1455*	380 669	140 564	25 526
49	Schleswigsche	171	6672	2578	in Kol. 234	4548	99 220	*3526* / *468*	32 885	28 478	1694
50	Taunus-E.	586*	2792	747	121	544	36 264	*5405* / *718*	46 652	38 823*	4417
51	a. Thüringische	2641	4052	5235*	2454	13 082	556 396	*14 602* / *1939*	176 745	141 165*	16 246
	b. Werra-E.	1442	1213	98	395	1189	171 743	*7562* / *1004*	49 250	49 557	2915
52	Tilsit-Insterburger	580*	97	1206	312	10	22 090	*3086* / *410*	7522	6411	399
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	—	1742	31	64	1145	48 430	*10 957* / *1455*	32 369	4891	1984
54	Böhmische Westbahn	940	10 034	663	639	3405	237 396	*8904* / *11 82*	85 318	24 663	5027
55	Brünn-Rossitzer	—	i. K. 200 u. 271	272	442	539	33 986	*9062* / *1203*	21 335	5020	612
56	Buschtéhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejwybka, c. Pferde-Bahn)	247	703	—	9	5375	66 059	*15 958* / *2119*	18 027	5642	2498
		189	569	—	—	—	50 334	*6747* / *896*	14 245	3040	1345
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 223	in Kol. 240	13 674	6919	142 853*	491 793	*10 506* / *1394*	297 015	107 621	5149
58	Graz-Köflacher	163	1884*	532	190	479	35 016	*6594* / *875*	12 923	3051	2246
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	4914	—	41 768	18 892	19 237	954 062	*11 875* / *1577*	92 511	241 565	32 957
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn, Elisabeth b. Pferde-Bahn)	in Kol. 234	21 721	6877	2838	15 177	840 396	*14 762* / *1960*	675 547	295 452	33 089
		—	2812	4973	158	37	49 425	*2845* / *378*	51 425*	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	698	4000	7104	302	46 110	225 543	*6424* / *853*	72 600	36 841	3213
62	Mohacs-Fünfkirchener	1152	433	122	581	1622	44 496	*5507* / *731*	19 473	11 924	3220
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	5496*	13 191	3554	23 190	784 712	*12 593* / *1672*	614 227	153 045	23 766
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	6266*	17 445	5316	36 945	798 818	*8669* / *1151*	694 963	252 219	20 862
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	1222*	18 528	925	9467	197 033	*9414* / *1250*	121 589	51 763	2485
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	94 971	11 582	11 843	1 365 109	*6300* / *863*	1545 274	582 247	52 421
	b. Tiroler	—	—	6250	807	668	135 928	*4686* / *622*	105 062	54 324	3693
65	Süd-Norddeutsche	—	5949	9880	721	6546	158 072	*6038* / *801*	97 053	46 248	6841
66	Theiß-Bahn	in Kol. 223	23 004*	2955	3933	4034	399 747	*5171* / *686*	295 847	140 081	7515*
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1655	331	48	781	55 233	*4793* / *636*	33 186	14 754	3068
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	—	938	in Kol. 234	in Kol. 234	9716*	28 009	*7256* / *963*	29 040*	5793	2300
69	Niederländische Rhein-E.	—	5574	" " 234	" " 234	in Kol. 234	184 359	*7933* / *1055*	160 357	80 449	14 328
70	a. Warschau-Wiener	26 189*	—	7440	5941	9912	316 291	*6817* / *905*	165 952	90 412	13 421
	b. Warschau-Bromberger	4555*	—	528	1805	4155	135 030	*7221* / *959*	40 832	29 466	3482
71	Niederländische Staats-E.	—	4107	—	2590	17 177	276 235	*3456* / *459*	312 901	92 231	19 910*

Digitized by Google

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:

Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	Reparaturkosten a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reservefonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebslokale.	
Thlr.	der Wagen. Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
in Kol. 239	in Kol. 239	in Kol. 239	19596*	—	—	33796	in Kol. 246c	81439	—	217544	12294	37
361	444	209	120	—	—	3222	2340	—	—	2657	280	38
1510	825	14096*	4910	46296	2623	14224	4602	7944	—	—	2545	39
12627	3830	30136	7104	123671	4048	47809	24605	43492	—	—	511	40
7026	4766	960	2608	26459	1969	39928	10036	34647	—	—	—	41a
in Kol. 239	2263	in Kol. 241	970	in Kol. 237	792	24330	4198	11925	in Kol. 246c	—	—	- b
554	653	6	1262	3347	1427	20514	7644	16531	—	—	4585	42
993	1732*	in Kol. 241	261	1301	738	4190	590	2819	1017	—	541	43
1166	222	371	496	6459*	—	5819	1938	6250	149	—	226	44
1380	432	20	271	7465*	490	5821	998	7264	5007	—	496	45
3497	1345	—	569	11333	4007	4641	in Kol. 246c	2134	—	—	in Kol. 230	46
7584	5593	2120	3860	in Kol. 245	17204	30186	14661*	44558	—	—	11586	47a
2344	1480	554	1027	" " 245	7970	8771	3744*	11740	—	—	4230	- b
262	94	40	87	403	—	780	640*	—	—	—	956	- c
42480	17519	in Kol. 241	8730	116185*	36552	61357	in Kol. 246c	59511	in Kol. 246c	—	8972	48
959	1414	—	415	13841*	1549	14641	16253	in Kol. 246b	" " 246b	—	2440	49
in Kol. 239	3950	in Kol. 241	481	14940	3183	4397	in Kol. 246c	7669	2396	—	2648	50
20653	3186	4587	4162	71151*	43208	153328*	36533*	106291*	—	—	29313*	51a
6108	324	224	1771	25150*	14860	51319	in Kol. 246c	20455	—	—	6767*	- b
679	322	1077	in Kol. 248	804	462	1007	" " 246c	1445	122	—	356	52
in Kol. 239	969	740	183	2194	—	6676	1480	5886	—	—	3908	53
2787	2628	1454	1723	15006	11181*	39350	13614	35912	5	—	9448	54
	398	in Kol. 241	79	in Kol. 237	3906*	10607	663	5868	46	—	1000	55
in Kol. 239	1262	1026	802	3157	—	12033	1380	7206	—	—	1331	56a
	680	792	226	2786	6573	5102	1176	9502	—	—	831	- bc
(s. R. 237 u. 24	19996	13243	3803	in Kol. 237	27913	104141	22869	171751	47	—	17699	57
in Kol. 239	678	175	110	16022	1140	3062	4016	3199	4	—	977	58
20535	33960	24620	10418	185239	70891	357198	77711	410511	—	—	18369	59
in Kol. 239	17140	10617	7119	in Kol. 237	50862	162469	48846	79399	970	—	37466	60a
—	1226	in Kol. 241	—	—	111346*	—	1257	8760	104	—	924	- b
in Kol. 239	4205	" " 241	1055	32080	14667	24387	4858	23867	784	—	7481	61
730	2176	365	153	16068	3915	17824	683	13143	4	—	553	62
3990	15786		8126	87145	16795	257387	51793	240851	7873	—	26707	63a
4200	29292		8496	84184	20531	216793	56752	340279	9091	—	26196	- b
	1532		1373	19824	—	53041	7591	32959	4783	—	6073	- c
	39677		24027	419608	20022	371489	134275	179069	—	—	58090	64a
	1424		1682	29372	662	11358	3904	9127	—	—	4066	- b
	2082		1599	25875	6267	46365	15097	35760	—	—	2659	65
	20449*	in Kol. 241	2205	9861	8700	72635	24126	71302	—	—	4907	66
	352		463	453	2378	—	805	1302	5857	3	—	1918	67
in Kol. 246	in Kol. 239	in Kol. 246	455	in Kol. 237	411	6465	6216	in Kol. 246b	180	696	427	68
" " 239	12387	" " 241	816	132259*	4530	67211	34508	57114	—	20571	1170	69
15451	12849	475	3077	13925	23858	135352	in Kol. 246c	123070	—	—	in Kol. 230	70a
3992	1117	92	658	1959	4403	38350	" " 246c	52630	—	—	" " 230	- b
4413*	7226*	1657*	3357	—	54866	37932	39693	in Kol. 246b	—	—	17118*	71

Digitized by Google

		249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
									(Forts.) IV. Finanz-			
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge-			
	I. Staatsbahnen.	Wagen-miethe (u. Konventional-strafen).	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Druck-sachen u. Büreau-bedürf-nisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutz-meile.	b. pro Achs-meile.	Besoldung ꝛc. der Verwal-tungs-Vor-stände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichts-kosten, Stempel, Porto und Inserate.	Druck-sachen, Schreib-materialien u. sonstige Büreau-bedürfnisse.
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.			
1	Badische	147 218	1873	37 336	30 689	1 838 338	*3,16*	*3,13*	9738	50 692	564	7587
2	Bayerische { a. 1. Okbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	59 709 / 210 833	3857 / 15 428	14 413 / 57 652	13 536 / 54 144	985 828 / 3 943 312	*3,31* / *3,33*	*3,30* / *2,39*	5084 / 20 338	6994 / 27 976	26 / 104	3878 / 15 512
3	Braunschweigische . . .	in Kol. 252	297	12 382	93 228	834 612	*3,39*	*2,06*	7400	77 215	—	4923
4	Friedrich-Franz-E. . . .	4143	6	1670	3001	92 327	*1,09*	*3,36*	4150	12 523	in Kol. 258	1081
5	Main-Neckar	27 803	1535	9292	2321	388 997	*4,59*	*4,43*	14 211	in Kol. 255	—	2393
6	Bebra-Hanauer	2306	—	970	5424	55 400	*2,03*	*3,86*	1708	6280	10	1188
7	Hannoversche	39 641*	20 799	38 110	33 227	2 311 170	*2,92*	*2,28*	in Kol. 256	175 181	4120	38 119
8	Main-Weser	96 925	2085	5783	6037	643 185	*3,53*	*2,65*	7034	38 268	232	5845
9	Nassauische	26 374	5	5419	12 202	267 143	*1,80*	*2,20*	4006	11 363	87	1028
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	474 361	5765	40 501	265 136	2 881 456	*5,01*	*2,47*	6500	67 139	369	13 345
11	Preuß. Ostbahn	122 716	9198	28 640	426 556	2 096 064	*4,08*	*2,86*	64 713	63 632	10 128	in Kol. 257
12	Saarbrücker	117 062	3352	5687	7437	598 915	*3,86*	*3,37*	2701	30 894	1497	2641
13	Westfälische	132 564	1894	9265	27 489	681 993	*3,39*	*2,43*	5473	36 961	92	6057
14	Sächsische östliche . . .	104 973	1193	10 960	61 537	862 766	*4,54*	*2,13*	in Kol. 256	37 841	271	3278
15	Sächsische westliche . . .	110 117	3653	19 749	94 549	1 449 348	*2,70*	*1,55*	" " 256	57 989	161	5677
16	Württembergische . . .	121 217	935	21 035	17 507	1 505 801	*3,03*	*2,85*	11 274	30 498	385	4642
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische . . .	145 204	28 138	47 047	111 170	1 951 372	*2,99*	*2,49*	10 740	133 075	538	27 623
18	Hessische Nordbahn . . .	85 398	635	2868	1262	380 557	*3,24*	*2,49*	4774	16 090	649	2805
19	a. Oberschlesische . . .	363 488	2756	12 404	135 219	1 308 233	*3,96*	*1,59*	3102	33 792	374	6964
	b. Breslau-Posen-Glogauer	111 368	865	3891	54 972	394 882	*3,37*	*1,79*	3284	27 505	313	5820
	c. Stargard-Posener . .	88 792	909	3173	5769	312 456	*3,48*	*2,0*	2227	23 904	100	3024
20	Rhein-Nahe-E.	82 577	938	3293	6748	323 919	*2,72*	*2,64*	5974*	26 655	681	2296
21	Wilhelms-Bahn	23 570	1261	2732	18 731	158 788	*2,66*	*1,81*	4337	13 534	69	3171
22	a. Gößnitz-Geraer . . .	16 208	—	—	2846	45 884	*2,86*	*2,21*	in Kolonne 256	3831	in Kol. 258	951
	b. Greiz-Brunner . . .	950	—	—	1774	13 349	*1,86*	*3,96*		2248	—	in Kol. 256
23	a. Pöhau-Zittauer . . .	14 022	1378	1104	214	82 211	*5,02*	*2,41*		2565	253	136
	b. Zittau-Reichenberger .	9482	143	1737	3118	72 099	*4,40*	*3,11*		2352	6	440
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	4090	150	648	829	85 098	*2,445*	*2,82*	2499	3008	in Kol. 258	639
25	Altona-Kieler	14 155*	248	11 596	11 546	363 327	*2,89*	*3,39*	5409	16 397	1968	5275
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Okbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	41 436 / 165 752	— / —	3167 / 12 668	13 675 / 78 700	259 813 / 1 039 253	*2,29* / *2,25*	*2,0* / *2,02*	2521 / 10 085	9047 / 36 190	4334 / 17 435	in Kol. 257 / " " 257
27	Berlin-Anhaltische . . .	51 213	1620	22 675	7213	799 265	*3,39*	*2,36*	28 991	38 677	2954	3639
28	a. Berlin-Hamburger . .	35 352	2214	10 951	33 773*	1 309 819	*4,99*	*3,17*	16 964	41 707	616	7263
	b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	86 155	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeb. .	102 043	1263	4742	45 154	685 843	*3,97*	*2,61*	in Kol. 256	49 277	5722	817
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	43 079* / 13 446* / 17 065*	461 / 144 / 182	6433 / 2008 / 2549	30 276* / 9450* / 11 993*	547 924 / 185 554 / 224 614	*3,39* / *2,62* / *2,27*	*2,55* / *2,06* / *2,74*	6196 / 4745 / 6342	21 329 / 16 335 / 21 830	443 / 339 / 453	2022 / 1549 / 2070
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	25 545	167	4640	25 150	396 112	*2,96*	*2,49*	in Kol. 256	26 172	777	1987
32	Frankfurt-Hanauer . . .	1483*	70	4405	3131	127 025	*3,61*	*2,33*	" " 256	5948	198	166
33	Glückstadt-Elmshorner .	2264	—	in Kol. 257	2282	23 984	*2,11*	*2,82*	1645	2219*	212	191
34	Hessische Ludwigs-E. . .	22 407*	3417	6305	26 984	479 560	*2,28*	*2,25*	in Kol. 256	16 891	3577	867
35	Homburger	481	—	956	898	33 990	*2,16*	*3,72*	1971	1413	497	543
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	401 208	3307	23 176	100 134*	2 943 841*	*3,78**	*2,29**	—*	74 304	3108	10 740

Digitized by Google

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung. | (Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung.	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.			Procente.				
1557	9636	79 774	*824*	*109*	46 231	2 760 825	*28 515*	*3786*	*4,74*	29,24	67,72	2,04	48,03	1
340	4666	20 988	98	13	142 265	1 580 778*	7405	983	5,26	30,01	66,33	1,46	52,66	2
1360	18 666	83 956	*390*	*52*	569 062	6 323 118*	*29 418*	*3906*	*5,26*	30,01	68,53	1,46	52,66	
in Kol. 258	11 729	101 267	*3051**	*405**	—	1 485 877	*44 769**	*5944**	*5,86*	37,01	56,17	6,82	49,83	3
632	3107	21 493	*1392*	*185*	—	176 018	*11 400*	*1514*	*3,79*	35,34	52,45	12,21	74,46	4
—	409	17 013	*1462*	*194*	—	591 547	*50 864*	*6753*	*6,99*	31,37	65,76	2,87	53,98	5
109	750	10 045	*966*	*128*	—	113 513	*10 915*	*1449*	*4,15*	42,35	48,80	8,85	86,07	6
in Kol. 258	32 245	249 665	*2062*	*274*	—	3 940 321	*32 551*	*4322*	*4,97*	35,01	58,65	6,34	52,90	7
1727	15 238	68 344	*2586*	*343*	—	1 101 357*	*41 671*	*5531*	*6,03*	35,29	58,40	6,21	47,94	8
915	1626	19 025	*759*	*101*	—	373 320	*14 885*	*1976*	*2,33*	23,24	71,56	5,10	40,35	9
5034	65 233	155 620	*2308*	*306*	—	4 625 115	*68 591*	*9107*	*8,03*	34,34	62,30	3,36	60,54*	10
4604	15 730	158 807	*1389*	*184*	—	3 394 185	*31 437*	*4174*	*7,01*	37,26	58,33	4,42	55,79	11
790	12 854	51 377	*2628*	*349*	44 412	998 833	*51 091*	*6782*	*6,43*	31,67	62,75	5,58	55,15	12
1352	9492*	59 427	*1785*	*237*	—	1 436 121	*43 127*	*5726*	*6,02*	48,37	47,49	4,14	75,43	13
1415	56 887	99 692	*3876*	*515*	107 044	1 424 436	*55 382*	*7353*	*7,99*	26,94	65,49	7,57	52,97	14
1759	12 038	77 624	*1104*	*147*	60 388	2 532 405	*36 022*	*4782*	*4,79*	38,33	58,63	3,14	47,33	15
1869	8436	57 104	*721*	*96*	7958	2 503 520	*31 606*	*4196*	*5,07*	37,37	60,35	2,28	51,95	16
2098	86 351	261 325	*3510*	*464*	735*	3 355 935	*45 076*	*5985*	*5,13*	34,05	58,16	7,79	45,20	17
615	48 719*	73 652	*3716*	*493*	12 382	676 883	*34 152*	*4534*	*5,76*	31,65	57,27	11,08	55,90	18
472	46 408	91 112	*2675*	*355*	—	1 935 448	*56 825*	*7544*	*5,86*	27,70	67,59	4,71	33,66	19a
395	22 418	59 735	*2146*	*285*	—	730 314	*26 232*	*3483*	*6,02*	37,75	54,07	8,18	47,01	- b
276	4284	33 815	*1494*	*198*	—	506 595	*22 386*	*2972*	*5,63*	31,65	61,68	6,67	46,18	- c
687	4643	40 936	*2559*	*340*	—	576 941*	*36 059*	*4787*	*4,82*	36,74	56,15	7,09	66,52	20
589	11 861	33 561	*1357*	*180*	5446	305 149	*12 334*	*1637*	*5,11*	35,82	52,98	11,20	37,43	21
in Kol. 258	1563	6345	*1373*	*182*	—	80 637	*17 451*	*2317*	*5,03*	35,23	56,90	7,87	61,05	22a
" " 258	—	2248	*1653*	*220*	—	20 587	*15 138*	*2011*	*2,87*	24,24	64,84	10,92	81,29	- b
—	3188	6142	*1362*	*181*	—	120 724	*26 768*	*3554*	*7,36*	26,81	68,10	5,09	58,85	23a
40	297	3135	*883*	*117*	—	110 231	*31 057*	*4123*	*6,72*	31,77	65,39	2,84	70,43	- b
in Kol. 258	—	6146	*1203*	*159*	—	135 240	*26 466*	*3514*	*3,89*	32,53	62,92	4,55	47,29	24
494	3792	33 335	*1032*	*137*	28 800	720 773	*22 315*	*2963*	*5,24*	42,68	52,51	4,81	58,81	25
459	3077	19 438	339	32	—	435 563	5351	710	4,01	35,80	55,06	4,46	36,31	26
1835	12 309	77 854	*956*	*127*	—	1 742 352	*21 405*	*2842*	*3,94*	35,80	59,65	4,46	36,31	
in Kol. 243	3750	78 011	*1587*	*211*	—	1 331 097	*27 086*	*3596*	*5,63*	34,09	60,04	5,87	37,95	27
3133	6395	76 078	*1915*	*254*	131 288*	2 028 308	*51 065*	*6780*	*7,13*	26,24	69,05	4,01	58,66	28a
—	—	4786	*2290*	*304*	—	124 560	*59 598*	*7913*	—	26,39	69,17	3,84	40,60	- b
1521	2509	59 816	*3063*	*407*	—	1 137 820	*58 230*	*7731*	*6,39*	34,46	60,28	5,26	42,40	29
463	4227	34 680	*1168*	*155*	—	862 240	*29 042*	*3856*	*5,18*	32,43	63,55	4,02	44,20	30a
355	3237	26 560	*1165*	*155*	—	338 824	*14 861*	*1973*	*4,80*	37,40	54,76	7,84	78,61	- b
474	4327	35 496	*1165*	*155*	—	406 905	*13 354*	*1773*	*4,29*	36,08	55,80	8,12	68,17	- c
—	6048	34 984	*1528*	*203*	—	637 105	*27 827*	*3694*	*4,77*	32,34	62,17	5,49	42,41	31
in Kol. 243 u. 244	459	6771	*1240*	*165*	25 980	179 574	*32 889*	*4366*	*5,10*	12,89*	82,76*	4,41	53,83	32
36	361	4664	*1036*	*138*	—	53 953	*11 990*	*1592*	*4,74*	46,90	44,45	8,65	60,36	33
1255	7646	30 236	*1239*	*164*	—	675 879	*27 711*	*3679*	*3,33*	24,57	70,36	4,47	37,01	34
in Kol. 231	1557	5981	*2482*	*330*	—	60 255	*25 002*	*3319*	*3,03*	33,66	56,41	9,93	41,36	35
2572	62 411*	153 135	*2181*	*289*	—	4 882 959*	*69 541**	*9233**	*6,21**	36,58	60,29	3,13	49,63	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
									(Forts.)	IV. Finanz-		
		(Forts.)	B. Ausgaben.		2. Für die Transport-Verwaltung.				3. Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung rc. der Verwaltungs-Vorstände rc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.			
37	Leipzig-Dresdener	122 203	1221	7654	86 357*	1 005 752	5,43	3,22		39 701	1881	1627
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	164	20 273	2,43	3,66	228	562	309	279
39	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	5176	85	2073	6933	194 689	4,88	4,17	4400	10 266	1321	504
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	39 912	2227	10 563	21 310	563 196 / 44 614*	4,03	2,87	13 500	23 013	1916	6418
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	717	2358	25 906	393 759	3,07	1,86	in Kol. 2[illegible]	45 841	1633	2879
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	292	708	3219	134 382	2,56	1,78	2574	in Kol. 255	122	1114
42	Mecklenburgische	—	76	2899	10 630	154 001	2,32	2,61	10 190	10 241	291	1276
43	Neisse-Brieger	5547	1335	867	47	40 005	2,68	2,42	—	6693	708	357
44	Niederschlesische Zweigbahn	24 400	110	1390	672	83 837	3,67	2,84	2673	7631	151	985
45	Oppeln-Tarnowitzer	3962	—	1093	1755	61 187	2,47	2,86	—	9429	187	520
46	Ostpreußische Südbahn	1261	149	2761	1997	70 592	2,36	2,53	5584	8239	249	1100
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	12 536	12 315	83 436*	439 006	1,96	1,60	in Kol. 256	23 409	1608	4022
	b. Pfälzische Maximiliansb.	13 596	958	3578	32 298*	164 553	2,33	2,22		8292	42	1836
	c. Neustadt-Türkheimer	—	191	318	4358*	15 609	1,98	3,33	in	2048	in Kol. 258	421
48	Rheinische	193 181	6839	15 038	168 047	1 281 170	2,43	2,43	5270	66 291	3184	7710
49	Schleswigsche	14 178	390	in Kol. 259	995	130 132	1,63	2,35	11 376	11 086	in Kol. 258	7577
50	Taunus-E.	—	1778	5365	1930	138 629	2,98	3,04	4800	6700	" " 258	2215
51	a. Thüringische	115 192	3654	18 088	31 898	975 400	3,59	2,67	8700	28 757	2770	4397
	b. Werra-E.	31 509	1089	4073	6143	271 514	3,90	3,40	4307	13 237	828	1175
52	Tilsit-Insterburger	730	29	401	303	22 069	1,79	2,22	in Kol. 256	5469	240	444
	Oesterreichische Bahnen.											
53	Aussig-Teplitzer	17 320	—	3013	214	81 827	5,81	4,64	4000	11 668	1598	754
54	Böhmische Westbahn	21 214	4105*	3147	3103	279 685	3,34	2,93	13 500	39 552	3657	5317
55	Brünn-Rossitzer	—	—	1719	283	51 536	8,14	5,62	3245	in Kol. 255	208	1520
56	Buschtehrader (a. Kralup-Aladno. b. Prag-Westbyhra c. Pferde-Bahn	32 022	—	1621	11 930	99 937	—	—	—	13 456	1563	1170
		—	—	976	505	47 779	—	—	—	5772	794	499
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	56 916	—	28 522	64 761*	941 446	5,81	2,79	48 831	in Kol. 255	3105	6259
58	Graz-Köflacher	—	—	369	3	47 975	3,9	3,20	1640	7500	181	2064
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	283 941	45	26 387	160 385	2 883 243	5,23	2,51	26 195	174 047	30 449	13 135
60	Kaiserin (a. Lokom.-Bahn	353 263	--	28 957	40 630	1 841 826	4,97	3,86	in Kol. 256	51 227	4988	13 056
	Elisabeth (b. Pferde-Bahn	—	—	1159	8240	184 441	—	—		1046	57	159
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	12 467	35 304	273 899	4,31	3,75	in	60 703	in Kol. 258	25 250
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	38	434	73	90 776	5,95	3,33	3734	3504	1356	346
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	—*	—	993	1 508 394	3,63	1,80		188 325	2923	in Kol. 260
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	—*	2440	25 918	1 792 216	4,01	1,80		214 440	3333	" " 258
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	383	5681	309 077	5,75	3,32		41 322	650	3828
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	55 973	—	3 482 172	3,43	2,34		161 408	18 092	7058
	b. Tiroler	—	—	in Kol. 252	3917	228 591	2,91	1,64		18 414	762	513
65	Süd-Norddeutsche	1907	317	10 519	8389	308 226	3,29	3,14	in Kolonne 256 mitenthalten	21 078	3220	4128
66	Theiß-Bahn	—	—	7648	9812	675 088	5,05	2,39		33 856	in Kol. 258	5476
67	Turnau-Kralup-Prager	5053	—	2129	1489	73 210	2,23	2,19		9316	—	2203
	Fremdländische Bahnen.											
68	Lüttich-Mastrichter	—	1940	3064	5950	62 937	2,79	4,12	1866	6802	402	398
69	Niederländische Rhein-E.	28 878	in Kol. 244	8520	6340	629 438	3,17	3,32	20 400	25 444	1418	750
70	a. Warschau-Wiener	181 468	1106	10 500	21 844	812 790	3,07	2,33	41 891	48 773	54 100	9886
	b. Warschau-Bromberger	41 954	139	2104	3551	224 729	3,19	2,96	19 068	19 482	6443	2219
71	Niederländische Staats-E.	24 557	2256	16 255	11 294	645 666	2,39	4,05	33 062	54 918	3672	4281

Digitized by Google

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung. (Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen b. auf die Transport-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
—	2456	45 665	*2324*	*309*	—	1 451 473	*73 866*	*9807*	*7,87*	27,56	69,29	3,15	49,80	37
72	752	2202	*2753*	*365*	—	30 228	*37 785*	*5017*	*3,62*	25,65	67,07	7,28	48,48	38
1150	2906	20 547	*1407*	*187*	—	308 408	*21 124*	*2804*	*7,13*	30,21	63,13	6,66	57,67	39
993	23 310	69 150	*3572*	*474*	69 602	971 645	*50 188*	*6663*	*6,90*	26,25	65,68	8,07	43,57	40
3271	7654	61 278	*2685*	*356*	—	738 699*	*32 371*	*4298*	*5,76*	38,40	53,30	8,30	44,57	41a
2075	832	6717	*470*	*62*	—	300 009	*20 980*	*2785*	*5,72*	52,97	44,79	2,24	52,54	- b
734	1215	23 947	*1243*	*165*	—	285 160	*14 798*	*1965*	*4,29*	37,60	54,0	8,40	49,90	42
98	703	8559	*1385*	*184*	1866*	78 253	*12 662*	*1681*	*5,24*	36,42	52,27	11,31	46,02	43
118	115	11 673	*1229*	*163*	—	131 808	*13 874*	*1842*	*5,78*	27,53	63,60	8,87	46,37	44
619	573	11 328	*1119*	*149*	—	104 129	*10 289*	*1366*	*4,20*	30,36	58,77	10,87	47,33	45
1265	1957	18 394	*1239*	*165*	—	139 066	*9371*	*1244*	*4,66*	36,01	50,76	13,23	58,96	46
804	6610	36 453	*1545*	*205*	—	719 374	*30 495*	*4049*	*3,22*	33,91	61,02	5,07	43,75	47a
402	4937	15 509	*1855*	*246*	—	233 221	*27 897*	*3704*	*3,21*	22,79	70,56	6,65	51,75	- b
100	5379*	7948	*3849*	*511*	—	38 292	*18 543*	*2462*	*4,07*	38,48	40,76	20,76	92,14	- c
10 993	33 717*	127 165	*1903*	*253*	—*	2 140 924	*32 040*	*4254*	*4,03*	34,22	59,84	5,94	36,51	48
in Kol. 258	—	30 039	*1068*	*142*	—	259 391	*9218*	*1224*	*3,26*	38,35	50,17	11,50	47,84	49
" " 258	4651	18 366	*2737*	*363*	—	193 259	*28 802*	*3824*	*4,13*	18,77	71,73	9,50	43,45	50
1075	14 600	60 299	*1582*	*210*	—	1 592 095	*41 783*	*5547*	*5,86*	34,95	61,36	3,69	49,50	51a
880	4132	24 559	*1081*	*144*	63 424	531 240	*23 392*	*3106*	*7,64*	36,71	58,04	5,25	72,43	- b
in Kol. 248	663	6756	*944*	*125*	—	50 915	*7111*	*944*	*4,13*	43,39	43,34	13,27	60,56	52
174	482	18 676	*4225*	*561*	—	148 933	*33 695*	*4474*	*10,37*	32,52	54,94	12,54	32,39	53
1564	2661	66 251	*2485*	*330*	25 202	608 534	*22 826*	*3030*	*7,27*	40,70	47,94	11,36	42,77	54
in Kol. 258	805*	5778	*1541*	*205*	—	91 300	*24 346*	*3232*	*14,05*	37,22	56,45	6,33	38,95	55
511	3363	20 063	*4849*	*644*	—	186 059	*44 942*	*5967*	—	35,51	53,71	10,78	42,43	56a
1049	1390	9504	*1274*	*169*	—	107 617	*14 426*	*1915*	—	46,77	44,40	8,83	58,91	- bc
10 529	11 006	79 730	*1703*	*226*	—	1 512 969	*32 321*	*4292*	*9,24*	32,50	62,23	5,27	35,15	57
526	940	12 851	*2420*	*321*	—	95 842	*18 049*	*2396*	*6,0*	36,53	50,06	13,41	36,56	58
4604	33 212	281 642	*3506*	*465*	—	4 118 947	*51 269*	*6806*	*7,50*	23,16	70,0	6,84	29,65	59
in Kol. 259	11 863	81 134	*1425*	*189*	—	2 763 356	*48 539*	*6441*	*7,46*	30,41	66,65	2,94	42,94	60a
—	564	1826	*105*	*14*	—	235 692	*13 569*	*1801*	—	20,37	78,75	0,78	88 65	- b
in Kol. 258	2788	88 721	*2527*	*336*	—	588 163	*16 752*	*2224*	*9,04*	38,35	46,57	15,08	60,02	61
710	378	10 028	*1241*	*165*	—	145 300	*17 982*	*2387*	*9,53*	30,42	62,48	6,90	36,41	62
in Kol. 260	17 345*	208 593	*3348*	*444*	—	2 501 699	*40 149*	*5330*	*6,02*	31,27	60,29	8,34	31,98	63a
19 791	23 464*	261 028	*2832*	*376*	—	2 852 062	*30 950*	*4109*	*6,39*	28,01	62,44	9,15	31,72	- b
in Kol. 260	4497*	50 297	*2403*	*319*	—	556 407	*26 584*	*3530*	*10,23*	35,41	55,54	9,05	45,05	- c
" " 258	68 371	254 929	*1214*	*162*	—	3 102 210	*24 295*	*3226*	*5,06*	26,76	68,25	4,99	34,58	64a
—	4891	24 580	*847*	*113*	—	389 099	*13 413*	*1781*	*4,24*	34,94	58,74	6,32	54,49	- b
1288	4854	34 587	*1321*	*175*	—	500 885	*19 132*	*2540*	*5,36*	31,16	61,54	6,90	41,90	65
in Kol. 258	3968	43 300	*560*	*74*	—	1 118 135	*14 463*	*1920*	*8,36*	35,75	60,88	3,87	36,52	66
—	2837	14 362	*1246*	*165*	—	142 805	*12 394*	*1645*	*4,84*	38,88	51,26	10,06	30,04	67
299	124	9891	*2562*	*340*	—	100 837	*26 124*	*3468*	*4,46*	27,77	62,41	9,82	60,57	68
1200	3051	52 293	*2250*	*298*	34 412	900 302	*38 748*	*5144*	*4,34*	21,37	72,67	6,06	40,54	69
584	13 463	168 697	*3636*	*483*	—	1 297 778	*27 970*	*3714*	*6,34*	24,38	62,62	13,0	53,45	70a
57	5816	53 085	*2839*	*377*	—	412 844	*22 077*	*2931*	*6,97*	32,71	54,44	12,85	70,70	- b
2962	20 354	119 249	*1492*	*198*	—	1 041 150	*13 029*	*1730*	*3,85*	26,53	62,02	11,45	77,89	71

BIBLIOTHECA REGIA

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	268 a. überhaupt. Thlr.	268 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	268 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	268 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	269 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	270 a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	270 b. zur Amortisation Thlr.	271 Zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	272 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Prcc.	272 b. Thlr.
		(Forts.) IV. Finanz-									
		C. Ueberschuß.									
		Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
1	Badische	2 987 540	30 857	4097	5,41	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische { p. 1. Octbr. b. 31. Dcbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dcbr. 67	1 420 960* / 5 683 858*	6656 / 26 444	884 / 3511	7,81*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 495 828	45 069*	5983*	12,05	984 293	—*	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	60 385	3911	519	1,22	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	504 242	43 357	5756	7,15	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	18 379	1767	235	—*	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	3 508 429	28 983	3848	6,23	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	1 196 038	45 253	6007	7,43	18 007	—	—	—	—	—
9	Nassauische	551 882	22 005	2922	2,94	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 014 923	44 712	5936	6,35 (resp. 8,01*)	—	569 554	188 825	—	4*	291 710
11	Preuß. Ostbahn	2 847 517	24 906	3306	5,35	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	812 136	41 541	5514	5,49	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	467 824	14 049	1865	2,87	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	1 264 873	49 179	6529	7,38	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	2 818 525	40 093	5323	6,79	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2 315 156	29 228	3880	4,99	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	4 068 356	54 646	7255	7,04	—	1 600 481*	186 028	130 625	7 1/2	1 425 000
18	Hessische Nordbahn	533 948	26 940	3577	4,69	—	109 300	25 387	5000	4 1/2	360 000
19	a. Oberschlesische	3 814 445	111 992	14 869	18,69	—	416 468*	74 777	269 588	13 3/5	1 708 470
	b. Breslau-Posen-Glogauer	822 994	29 562	3925	6,73	—	469 414	61 250	—	—	—
	c. Stargard-Posener	590 409	26 090	3464	8,40	—	64 175	17 556	9479	4 1/2	225 000
20	Rhein-Nahe-E.	290 156	18 135	2408	1,78	—	276 036*	14 120	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	510 175	20 622	2738	5,74	—	274 574	34 705	—	4	96 000
22	a. Gößnitz-Geraer	51 454	11 137	1479	3,37	—	—	—	—	3,5*	42 563*
	b. Greiz-Brunner	4737	3483	462	1,20	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	84 409	18 716	2485	3,12	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	46 303	13 043	1732	1,28	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	150 685	29 488	3916	6,02	6841	64 539	16 800	—	7	63 000
25	Altona-Kieler	504 836	15 629	2075	5,01	—	116 568	30 000	—	5	307 500
26	Bayerische { p. 1. Octbr. b. 31. Dcbr. 66 / Ostbahnen / p. 1. Jan. b. 31. Dcbr. 67	763 931 / 3 055 623	9383 / 37 538	1246 / 4984	3,26 / 9,45	5493 / 14 776	—	—	—	7	395 176 / 2 381 902
27	Berlin-Anhaltische	2 175 875	41 276	5878	12,81	6210	375 000	50 000	187 708	13 1/12	1 154 583
28	a. Berlin-Hamburger	1 429 359	35 986	4778	10,23	—	294 407	117 500	—*	9,125*	730 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	182 274	87 212	11 579	7,93	624	27 573*	3787*	7817*	9 1/6	143 269*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 545 878	79 113	10 504	9,94	131 296	349 224	82 000	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	1 037 953 / 92 170 / 189 947	35 633 / 4042 / 6234	4731 / 537 / 828	9,06 / 0,99 / 1,72	1106 / — / —	30 969 / 45 948* / 70 664*	9031 / — / —	64 366 / — / —	8* / — / —	683 000 / — / —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	865 251	37 793	5018	8,37	6100	229 479	20 000	41 437	8	408 000
32	Frankfurt-Hanauer	154 105	28 224	3747	6,67	—	27 975	11 143	—	6,1	92 607
33	Glückstadt-Elmshorner	35 399	7866	1044	3,26	—	8057	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	1 150 287	47 162	6262	7,24	5495	195 594	25 828	—	8 1/2	791 714
35	Homburger	85 403	35 437	4 705	5,31	528	28 583	8514	—	8*	36 571
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 784 963*	82 387	10 938	8,11	—	1 691 730*	173 203	248 230	8 11/10	2 223 000

Digitized by Google

273	274	275				276

Ergebnisse.

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.) (Forts.) C. **Ueberschuß.**

zur Einlage a. in den Reservefonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 234	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	3
—	—	—	An die Staatskasse abgeliefert . .	60 385	. . . . .	—	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	504 242	. . . . .	—	—	5
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	6
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	7
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	1 007 627	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	182 801	23 617	8
—	—	—	Zur Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel	21 437	. . . . .	—	—	9
—*	—*	in Kol. 260	Auf den Rest-Etat übertragen . .	34 144	An die General-Staatskasse abgeliefert	1 930 690	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	12
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	13
—	115 264	2223	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	29 103	Zur Vermehrung der Transportmittel	312 331	—	14
—	102 257	6733	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	27 898	Zur Vermehrung der Transportmittel	215 503	—	15
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	16
50 314	684 217	—	Zur Verzinsung von Kapitalien f. Betriebsm. 32 031 Erstattung an d. Staat für frühere Zuschüsse 63 971		Zur Ueberweisung an den Baufonds	11 209*	—	17
30 000	—	—	Zur Abschreibung auf das Conto für Betriebsmittel	4261	. . . . .	—	—	18
2159	808 117*	—	Zur Superdividende des Staats .	658 345	Der Restverwaltung überwiesen .	492	623	19a
—	268 000	—	An die Oberschlesische E.-G. abgeliefert	24 329	. . . . .	—	—	- b
—	229 000	—	Zur Superdividende des Staats .	9892	Vertragsm. Rente an die Oberschl. E.-G.	35 307	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	20
104 896	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	21
—	8423	—	. . . . .	—	. . . . .	468	—	22a
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	120	—	- b
—	—	431	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	2183	. . . . .	—	—	23a
—	—	233	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
4500	—	700	Zu Tantièmen	3830	Zu Gratifikat. für den Gesellsch.-Ausch.	600	3557	24
34 037	—	2000	Zur Deckung eines Zinsverlustes .	4500	Zur Verzinsung von temporairen Anleihen	10 231	—	25
31 429	—	7143	Dem Unterstützungsfonds überwiesen . 4316 Zu Gratifikationen des Personals . 19 284		Antheil des Staats . . . . . 32 234 Sonstige Antheile 11 637		14 776	
365 715	—	28 571	Dem Unterstützungsfonds überwiesen . 17 425 Zu Gratifikationen des Personals . 49 015		Antheil des Staats . . . . . 129 335 Sonstige Antheile 46 629		51 807	26
—	343 289	6000	Zur Bildung eines Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten . .	63 923	. . . . .	—	1582	27
279 952	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	—	28a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	452*	- b
—	—	in Kol. 261	Auf das Jahr 1868 einschl. 174 029 Thlr. Bestand des Jahres 1867 übertragen	305 325	. . . . .	—	—	29
62 832	134 765	5387	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	233	Zusch. z. Verzinsung d. Obligat. d. Hinterpomm. E. Zu Tantièmen und Unterstützungen	54 311 7589	6585	30a
—	40 785	4126	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . 179 „ „ Arbeiter-Krankenkasse . 47		Zu Unterstützungen		1091	- b
—	106 510	5513	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . 238 „ „ Arbeiter-Krankenkasse . 55		Zu Unterstützungen u. Beitrag zur Unterhaltg. der Betriebsm. d. Hinterpommer. E.	6967	—	- c
—	165 000	4000	Zur Tantième des Betriebs-Direktors	765	. . . . .	—	2670	31
5	6554	857	Zur Krankenkasse d. Werkstätten-Arbeiter	143	Zu Erneuerungen . . . . . 13 734 Für die Eisenbahnsteuer pro 1867 reservirt 10277		—	32
8800	—	182	Zur Zahlung von 4½ Prec. Dividende an die Prioritäts-Stamm-Actien .	18 360	. . . . .	—	—	33
—	93 143	5714	Zur Tantième für den Verwaltungsrath 13 933 „ „ „ die Beamten . 13 933		Beitrag für die Krankenkasse . . . 3021 Für außerordentliche Aufwände . . 6974		8647	34
3714	—	286	Zu Tantièmen für Verwltgsr. u. Direkt.	2873	Zur Anschaffung von Waggons .	2286	3104	35
21 044	639 908	4923*	Zur Extradividende des Staats .	588 076	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen rc.	194 849	—	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	268				269	270		271	272	
		C. Ueberschuß.									
		Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
		a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	b. zur Amortisation Thlr.	Zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	b. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	1 460 915	74 346	9871	11,07	—	132 500	37 500	517	25	1 250 000
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	32 124	40 155	5331	25,84	13 037	—	—	—	18	18 207
39	Lübeck-Büchener (n. Hambg.)	226 376	15 505	2058	3,33	—	32 500	—	—	2½	146 252
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 258 568	65 009	8631	13,84	—	200 570	55 300	115 938	18	630 000
41	a. Magdeburg-Halberstädter	918 664	40 257	5345	10,06	—	192 988	23 946	70 125	13	442 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	270 949	18 947	2516	4,32	—	79 317*	20 200	—	3	117 300
42	Mecklenburgische	285 392	14 810	1966	4,53	4222	67 732	25 148	—	2,5	108 750
43	Neisse-Brieger	88 478	14 317	1901	7,37	571	4500	500	1898	5⅛	55 916
44	Niederschlesische Zweigbahn	152 433	16 046	2130	6,10	810	47 159	13 051	1358	3¾	52 957
45	Oppeln-Tarnowitzer	115 891	11 452	1520	4,63	3855	—	—	2716*	3¼	81 244
46	Ostpreußische Südbahn	96 811	6524	866	—*	—	—*	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	924 816	39 204	5205	7,482	—	203 016	16 742	—	9,4	628 055
	b. Pfälzische Maximiliansb.	217 407	26 006	3453	5,90	728	—	—	—	5	178 368
	c. Neustadt-Dürkheimer	3244	1571	208	0,33	—	—	—	—	—*	2843
48	Rheinische	3 723 369	55 722	7398	7,37	—	569 365	125 265	180 754	7½	1 971 862
49	Schleswigsche	282 787	10 049	1334	3,33	—	—*	—	—	—	—
50	Taunus-E.	251 520	37 484	4977	7,81	—	34 504	6286	5045	7	120 000
51	a. Thüringische	1 624 267	42 627	5660	7,64	65 626	547 598*	109 400	65 625*	8½	765 000
	b. Werra-E.	198 187	8727	1159	2,40	47	166 765	—	—	2,6	130 179
52	Tilsit-Insterburger	33 153	4630	615	1,15	—	—	—	4	—	—
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	311 050	70 373	9343	10,80	1437	48 585	2500	17 286*	10*	140 000*
54	Böhmische Westbahn	814 216	30 541	4055	5,09	—	703 849*	—*	110 367*	—*	—
55	Brünn-Rossitzer	143 080	38 154	5066	7,77	—	20 008*	2262	9956	—	—
56	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weipbrka, c. Pferde-Bahn }	252 490 / 75 064	60 988 / 10 062	8098 / 1336	15,69 / 11,85	—	—	16 800*	24 815	10,12	181 611
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 791 518	59 635	7918	10,006	—	587 421	71 189*	173 736	9⅛*	1 417 578*
58	Graz-Köflacher	166 319	31 322	4158	8,26	—	53 698	4400	12 328	4½*	65 940*
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	9 679 714*	120 484	15 996	18,0	—	539 657	34 300	594 672	15,5	6 671 114
60	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn, Elisabeth b. Pferde-Bahn }	3 686 783 / 30 174	64 760 / 1737	8598 / 231	6,80 / 1,0	—	1 734 987*	111 302	142 231	5	1 047 557
61	Lemberg-Czernowitzer	391 734	11 457	1481	2,39	—	391 734*	—*	—	—*	—*
62	Mohacs-Fünfkirchener	253 741	31 404	4169	5,57	—	206 036*	3673*	20 103	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	3 320 472*	85 387	11 337	13,61						
	b. Oesterreichische südöstliche	6 135 661*	66 584	8840	15,69	1 606 825	3 672 193	431 050*	936 779	8⅓	5 770 622
	c. Wien-Neu-Szönyer	678 671*	32 426	4305	6,76						
64	a. Südbahn, Oesterreichische	9 650 636*	45 853	6101	—*	72 060	10 642 543	in Rel. 37 0a	—	6,6	6 600 000
	b. Tiroler	324 963	11 201	1487							
65	Süd-Norddeutsche	694 330	26 521	3521	4,56	—	168 747	31 733	20 547	4,75	473 303*
66	Theiß-Bahn	1 943 113	25 134	3337	6,88	—	1 050 000	87 227	107 391	5*	343 945*
67	Turnau-Kralup-Prager	332 553	28 863	3832	7,18	1194	124 469	13 061	20 474	6	150 672
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Maestrichter	63 655	17 009	2258	2,81	—	55 924	4266	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	1 320 906	56 837	7546	7,81	3265	179 662	—	25 160	7,96*	1 038 775
70	a. Warschau-Wiener	1 112 247	23 971	3182	14,10	3398	341 051*	50 000*	—	8½*	500 000*
	b. Warschau-Bromberger	171 099	9150	1215	2,17	—	—	—*	—	2,45*	169 484*
71	Niederländische Staats-E.	295 566	3698	491	—	—	—*	—	—	—	—

Digitized by Google

273	274	275	276

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

zur Einlage a. in den Reservefonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu	Thlr.	b. sonstigen Zwecken:	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	10 000	Zur Tantième an den Betr.-Direktor	2726	Dem Baufonds überwiesen . . .	27 672	—	37
2271	—	571	Zu Erneuerungen der Bahn . .	9832	. . . . .	—	14 280	38
43 450	—	—	Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt bei Lauenburg . .	4174	. . . . .	—	—	39
—	207 731	2000	Zur Kommunal-Einkommensteuer . .	7520	Zu verschiedenen baulichen Anlagen . . „ extraordinairen Ausgaben . .	27 532 11 977	—	40
—	106 000	—	Zur Amort. d. Magdb.-Wittenb. Rentenpap. Zuschuß z. Magdeb.-Wittenb. Rente pro 1867	22 736 25 111	D. Baufonds vergüteter Betr.-Ueberschuß	33 091	2667	41a
3000	72 500	600	Zu Gratifikationen	1350	Zu Theuerungszulagen . . .	1793	—	- b
10 875	50 125	800	Zur Absetz. geg. ein. bestrittenen Anspruch	24 866*	. . . . .	—	1318	42
3000	23 000	in Kol. 260	. . . . .	—	. . . . .	—	235	43
—	37 300	1000	. . . . .	—	. . . . .	—	418	44
2500	31 000	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2286	45
—	—	1780	. . . . .	—	. . . . .	—	—	46
—	69 737	7266	. . . . .	—	. . . . .	—	—	47a
—	—	2332	Zur Rückerstattung an den Staat .	37 143	. . . . .	—	292	- b
—	—	401	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
9475	692 715	in Kol. 260	Zur Tantième für die Direkt. u. Abm.-Rath An fremde Eis.-Gesellschaften abgeliefert ꝛc.	96 565 66 343*	Theuerungszulage an Beamte . . An die Nothleid. in Ostpr., zum Dembau ꝛc.	8035 2990	—	48
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	49
3728	49 090	3143	Zur Dotation d. Amortisationsfonds, Verw. für Neubauten u. Vermeh. d. Betriebsmittel	29 724	. . . . .	—	—	50
9000	i. A. 244 u. 246	in Kol. 260	Zu Ergänzungsbauten	107 023	Dem Baufonds d. Arnsfädter Zwgb. überw.	1872	84 375*	51a
40 000	—	2400	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
2000	12 900	—	Zur Zahlung von 1 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien . .	15 556	Zu allgemeinen Zwecken . . .	2693	—	52
26 666	60 000	3333	Zur Amortisation von Actien . .	3500	Zur Tantième des Verwaltungsraths	8062	2554	53
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	54
14 724	—	1312	Zu 6% Zinsen d. Prior.-Stamm-Actien	82 320	Zu Pensionen ꝛc. . . . Zur Abschreibung von Coursverlusten	1774 10 724	—	55
33 034	—	2818	Zu Tantièmen	15 137	Zu Neubauten u. Vermehr. d. Betriebsmittel	53 339	—	56
89 264	—	6667	Zu Zinsen des Kaufschillingsrestes	138 485	Zur Tantième des Verwaltungsraths	107 178	200 000	57
2625	18 909	in Kol. 260	Zur Tantième des Verwaltungsraths	4604	Zur Deckung von Verlusten u. Abschreibungen	3806	—	58
609 183	200 000	100 775	Zu Tantièmen	31 337	Zu Kosten für Bevarb. u. div. Abschreibungen	129 206	1 000 000	59
—	—	9893	Zu Unterstützungen an Beamte ꝛc.	37 315	Zu Auslagen für den Verwaltungsrath . „ Rückzahl. an d. Staat auf gel. Vorschüsse	20 460 613 212	—	60
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	61
—	20 320	—	Dem Gen.-Gewinn- u. Verlust-Conto der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellsch. überw.	3609	. . . . .	—	—	62
235 436	—	26 497	Zuschuß zum Unterstützungsfonds .	28 668	Theuerungszulage für Beamte u. Diener	166 666	3 585 819	63
89 172	400 000*	—	Zu Tantièmen	89 172	. . . . .	—	5098	64
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	65
—	—	—	Zur nachträglich. Verwendung reservirt	354 550	. . . . .	—	—	66
7978	14667	1511	. . . . .	—	. . . . .	—	915	67
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	5465	68
22 811	—	—	Statutarisch verwendet	57 863	. . . . .	—	—	69
18 969	135 000	3900	Zur Tantième für die Gründer .	56 332	Zur Tantième für die Direktion	5633	4760	70a
—	—	1614	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	71

Digitized by Google

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

	I. Staatsbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67 }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	620 120	663 298	135 374	496 569	651 475
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—*	27 752	10 658	17 094	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13	Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1 422 422	1 160 102	867 252	144 500	1 570 772
15	Sächsische westliche										
16	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	12 238	67 881	49 278	—	30 841	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	72 318	3145	3145	—	72 318	1 512 939	883 315	321 549	384 332	1 690 373
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—*	—	—	—	—	209 989	290 000	179 938	107 973	212 078
	c. Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	471 921	251 000	133 555	137 330	452 036
20	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	152 694	229 637	110 243	169 368	102 720	—*	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	19 500	—	—	—	19 500	9263	8423	—	—	17 686
	b. Greiz-Brunner	5000	—	—	—	5000	4617	4617	—	—	9234
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	4500	4500	3814*	—	5186	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	494 217	72 480	12 000* / 94 297	84 626	375 774	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67 }	639 876	457 143	—	—	1 079 019	11 219*	15 710*	—	—	26 929*
27	Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	548 046	473 386	185 557	371 975	463 900*
28	a. Berlin-Hamburger	506 019	457 654	360 633	—	603 040*	—*	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche }	94 804	62 832	84 011	—	73 625	1 047 321	457 371	109 712*	108 951*	1 286 029*
		131 764	—	—	—	131 764	702 489	195 658	50 103*	48 540*	799 504*
		—	—	—	—	—	519 919	261 330	26 234*	50 718*	704 297*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	227 628	220 619	5271* / 135 746*	120 537	186 693
32	Frankfurt-Hanauer	14 268	5	—	—	14 273	—	20 288*	13 734	—	6554
33	Glückstadt-Elmshorner	20 766	9564	344	7500	22 486	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	46 571	—	—	—	46 571	250 460	123 695	75 430	28 350	270 375
35	Homburger	14 117	3714	—	—	17 831	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	21 213	6842	14 371	100 000	1 651 578	1 094 683	802 816	409 863	1 533 582

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	277	278	279		280	281	282	283		284
		(Forts.) IV. Finanz-Ergebnisse.									
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	7566	2635	4	—	10 197	—*	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	131 449	48 459	19 894	1545	158 469	—*	—	—	—	—
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	138 000	—	—	—	138 000	178 700	279 654	212 906	53 340	192 108
41	a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	—	137 671	44 114	55 423	38 134
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	317 000	3000	—	—	320 000	95 433	83 571	88 660	26 886	63 458
42	Mecklenburgische	—	16 355*	39 070	—	—	140 479	51 016	—	22 201*	146 579
43	Neisse-Brieger	—*	13 772	30 350	—	—*	44 578	70 786	84 539	35 103	—*
44	Niederschlesische Zweigbahn	12 500	28 091	623	—	39 968	18 003*	56 085	19 622	5803	48 663 resp. 135 653*
45	Oppeln-Tarnowitzer	16 469	3190	—	—	19 659	113 789	44 716	10 386	4533	143 586
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	19 105	67 510	45 267	19 686	21 662
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	184 564	30 985	17 144*	13 070	185 335	2 208 983	880 008	215 748	166 428	2 706 815
49	Schleswigsche	250 000	—	—	—	250 000	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	115 138	3728	—	—	118 866*	145 653	53 313	27 306	23 633	148 027
51	a. Thüringische	14 201	9000	—	—	23 201	379 983	435 912	296 190	238 199	281 506
	b. Werra-E.	113 470	40 736	14 936	2385	136 885	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	2316	2069	—	—	4385	14 778	13 340	—	570	27 548
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	44 344	27 777	—	—	72 121	56 203	60 000	—	—	116 203
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	17 796	14 721	—	—	32 520	—	—	—	—	—
56	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weseritzbahn. c. Pferde-Bahn.)	111 923	64 930	88 477	in Kol. 279a	88 376	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl Ludwig-B.	261 808	111 320	—	—	373 128	—	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	14 708	3348	—	—	18 056	37 485	20 467	15 258	—	42 694
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 619 589	723 445	—	494 774	2 848 260	621 213	216 120	277 903	—	559 430
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	315 480	20 320*	—	—	335 800
63	a. Oesterreichische nördliche										
	b. Oesterreichische südöstliche	751 592	235 436	—	—	987 028	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer										
64	a. Südbahn, Oesterreichische	5 285 820	89 172	—	—	5 374 992	—	—	—	—	—
	b. Tiroler										
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	6763	7978	—	—	14 741	8667	14 667	—	—	23 334
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	85 987	26 608	—	—	112 595	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	6624	18 969	25 593	in Kol. 279a	—	—	435 000	435 000	in Kol. 283a	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	56 482*	54 893	3562	—	108 013

Digitized by Google

V. Vergleichung des Verkehrs

	I. Staatsbahnen.	285 Betriebs-/Bahnlänge a. 1867 (nach Kol. 11) Meilen	285 b. gegen das Vorjahr mehr	286 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr.	286 Personen mehr. Proc.	287 Personen weniger.	287 Personen weniger. Proc.	288 Güter (Kol. 174) mehr.	288 Güter mehr. Proc.	289 Güter weniger.	289 Güter weniger. Proc.	290 Die Einnahmen mehr. a. überhaupt. Thlr.	290 Einnahmen mehr. Proc.	290 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.
1	Badische	96,83	16,02	573 269	9,01	—	—	5 342 255	21,16	—	—	1 257 060	27,99	3787
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	214,94*	4,71	153 316	2,73	—	—	7 880 117	20,89	—	—	2 047 566	20,56	8555
3	Braunschweigische	34,91	0,39	—	—	56 155	4,22	4 279 087	15,83	—	—	413 572	16,10	12 461
4	Friedrich-Franz-E.	15,44	3,76	46 086	35,83	—	—	142 276	15,76	—	—	75 480	46,90	1533
5	Main-Neckar	11,63	—	95 666	8,51	—	—	762 322	18,03	—	—	147 982	15,61	12 724
6	Bebra-Hanauer	10,4*	7,28	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	121,05	1,11	125 636	4,05	—	—	4 686 082	9,68	—	—	594 734*	8,48	4388
8	Main-Weser	26,43	—	62 334	6,83	—	—	2 562 736	28,98	—	—	313 047	15,78	11 845
9	Nassauische	25,08	—	238 729	21,16	—	—	1 338 775	13,39	—	—	96 494	11,64	3848
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	67,43*	3,54*	—	—	88 858	3,34	3 996 601	12,16	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	114,33*	4,36	—	—	66 389	2,88	2 004 560	14,71	—	—	140 953	2,24	—
12	Saarbrücker	19,55	0,11	88 758	6,85	—	—	5 915 839	10,98	—	—	144 045	8,64	6885
13	Westfälische	33,30	—	—	—	52 520	5,56	5 185 086	30,10	—	—	199 106	11,68	5979
14	Sächsische östliche	25,72	—	456 045	45,40	—	—	8 238 929	44,85	—	—	905 942	50,80	35 223
15	Sächsische westliche	70,30*	1,47	899 458	40,10	—	—	6 822 335	17,18	—	—	977 472	22,35	12 575
16	Württembergische	79,21*	4,25	191 218	3,51	—	—	2 660 673	11,35	—	—	295 357	6,52	410
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	74,45*	4,70	616 323	10,06	—	—	17 495 911*	16,40	—	—	661 555	9,78	2765
18	Hessische Nordbahn	19,89	—	—	—	46 713	10,51	3 191 071	45,71	—	—	63 689	5,55	3213
19	a. Oberschlesische	34,06	—	—	—	133 435	9,74	12 287 745	28,77	—	—	991 368	20,83	29 107
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	—	—	194 709	26,44	2 654 406	30,08	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	22,63	—	—	—	139 846	30,04	2 265 521	41,28	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,0	—	63 322	8,29	—	—	912 380	10,40	—	—	41 172	4,97	2573
21	Wilhelms-Bahn	24,74	—	—	—	64 091	13,55	3 164 265	39,49	—	—	100 909	14,13	4079
22	a. Gößnitz-Geraer	4,62	—	15 181	8,52	—	—	652 058	45,87	—	—	13 038	10,95	2822
	b. Greiz-Brunner	1,36	—	—	—	4873	7,36	—	—	22 009	4,25	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	86 799	62,75	—	—	1 112 040	40,08	—	—	76 369	59,31	16 933
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	65 290	69,03	—	—	1 031 871	48,46	—	—	64 155	69,32	18 072
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	5,11	—	94 325	18,15	—	—	326 019	4,39	—	—	7868	2,82	1540
25	Altona-Kieler	32,30	6,28	548 481	45,79	—	—	956 741	19,16	—	—	197 164	19,17	—
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	81,6*	0,1*	—	—	111 187	5,02	3 004 408	18,94	—	—	972 680	25,43	11 891
27	Berlin-Anhaltische	49,143	—	—	—	161 546	12,54	3 789 670	27,06	—	—	218 038	6,62	4436
28	a. Berlin-Hamburger	39,73	—	—	—	41 455	3,04	1 615 614	16,34	—	—	139 562	4,21	3514
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,00	—	29 902	7,01	—	—	1 160 413	15,16	—	—	11 607	3,03	5553
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,54	—	71 374	4,76	—	—	1 535 808	18,65	—	—	166 494	6,61	8521
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	29,63	7,20	217 586	21,28	—	—	2 802 830	36,75	—	—	121 651	6,76	—
	b. Hinterpommer.	22,80	—	—	—	49 122	12,09	453 631	28,16	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	30,47	—	21 776	3,55	—	—	538 411	26,83	—	—	33 596	5,97	1102
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	—	—	—	40 109	3,71	569 995	2,97	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	—	—	20 389*	3,85	399 190	12,72	—	—	10 528	3,26	1928
33	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	16 141	10,18	—	—	149 964	18,62	—	—	14 503	19,38	3223
34	Hessische Ludwigs-E.	24,39	—	96 743	5,03	—	—	1 171 588	7,67	—	—	157 768	9,45	6468
35	Homburger	2,41	—	71 178	14,06	—	—	1794	0,55	—	—	21 353	17,18	8860
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	70,217	—	81 725	1,92	—	—	10 511 431	8,79	—	—	211 117	2,19	3006

Digitized by Google

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1867 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	715 837	35,0	3206	—	—	—	541 223	22,12	581	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	569 257*	8,98	2030	—	—	—	1478309	40,17	6525	—	—	—	—	—	2
—	—	—	141 164	10,50	4253	—	—	—	272 408	22,17	8208	—	—	—	—	—	3
—	—	—	59 020	50,45	1383	—	—	—	16 460	37,47	150	—	—	—	—	—	4
—	—	—	36 154	6,51	3109	—	—	—	111 828	28,50	9615	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	696 835	21,48	5508	—	—	—	—	—	—	258 679	6,87	2425	—	—	7
—	—	—	119 610	12,18	4526	—	—	—	193 437	19,29	7319	—	—	—	—	—	8
—	—	—	3404	0,92	136	—	—	—	93 090	20,29	3712	—	—	—	—	—	9
82 232	1,07	7565	544 032	13,33	4714	—	—	—	—	—	—	626 264	17,20	12 279	—	—	10
—	—	952	321 466	9,82	1677	—	—	—	—	—	—	180 513	5,96	2629	—	—	11
—	—	—	51 999	5,49	2384	—	—	—	92 045	12,78	4199	—	—	—	—	—	12
—	—	—	430 932	42,87	12 941	—	—	—	—	—	—	231 826	33,14	6962	—	—	13
—	—	—	529 233	59,12	20 576	—	—	—	376 709	42,42	14 647	—	—	—	—	—	14
—	—	—	358 360	16,49	4436	—	—	—	619 112	28,15	8139	—	—	—	—	—	15
—	—	—	281 819	12,68	1928	—	—	—	13 538	0,59	—	—	—	1518	—	—	16
—	—	—	482 554	16,79	3881	—	—	—	179 001	4,60	—	—	—	1116	7½	8	17
—	—	—	55 605	8,93	2805	—	—	—	8084	1,54	408	—	—	—	4¼	4⅓	18
—	—	—	384 418	24,78	11 287	—	—	—	606 950	18,92	17 820	—	—	—	13⅓	12	19a
19 997	1,97	716	100 718	16,0	3617	—	—	—	—	—	—	120 735	13,20	4336	—	—	- b
108 133	10,94	4779	82 439	19,43	3643	—	—	—	25 694	4,55	1136	—	—	—	4½	4½	- c
—	—	—	35 136	6,48	2196	—	—	—	6036	2,12	377	—	—	—	—	—	20
—	—	—	33 204	12,21	1342	—	—	—	67 705	15,30	2737	—	—	—	4	2⅓	21
—	—	—	3024	3,90	655	—	—	—	10 014	24,16	2167	—	—	—	3,5	3,0	22a
588	2,27	432	—	—	—	3091	13,05	2273	2503	112,01	1841	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	11 048	8,39	2450	84 409*	100,0	18 716	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	2052	1,89	550	—	—	—	46 303*	100,0	13 043	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	6400	4,96	1253	—	—	—	1468	0,98	287	—	—	—	7	7	24
—	—	1551	174 234	31,68	1326	—	—	—	22 930	4,78	—	—	—	2877	5	9	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	6	26
—	—	—	376 520	27,57	4605	—	—	—	596 160	21,94	7286	—	—	—	13⅞	13⅛	27
—	—	—	59 910	4,71	1219	—	—	—	158 128	7,84	3217	—	—	—	9,125	8,625	28a
—	—	—	7272	6,20	3479	—	—	—	4335	2,44	2074	—	—	—	9⅛	8⅝	- b
—	—	—	104 955	10,16	5371	—	—	—	61 539	4,14	3149	—	—	—	16	16	29
—	—	15 296	97 282	12,73	—	—	—	4971	24 369	2,36	—	—	—	10 325	8	8⅛	30a
55 440	11,40	2432	33 994	11,15	1491	—	—	—	—	—	—	89 434	19,25	3923	—	—	- b
—	—	—	18 971	4,89	622	—	—	—	14 625	8,24	480	—	—	—	—	—	- c
26 080	1,70	1139	13 307	2,13	581	—	—	—	—	—	—	39 386	4,25	1720	8	9⅛	31
—	—	—	2842	1,61	520	—	—	—	7686	5,25	1408	—	—	—	6,1	5,8	32
—	—	—	8335	18,27	1852	—	—	—	6168	21,10	1371	—	—	—	—	—	33
—	—	—	26 130	4,03	1071	—	—	—	131 639	12,92	5397	—	—	—	8½	7¼	34
—	—	—	2747	4,78	1140	—	—	—	18 606	27,64	7720	—	—	—	8	5½	35
—	—	—	364 398*	8,06	5189	—	—	—	—	—	—	124 777	2,16	1777	8 11/16	9 1/16	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	285		286		287		288		289		290	
		V. Vergleichung des Verkehrs											
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-	
		a.	b.	Personen				Güter (Kol. 17a)				mehr	
		1867 (nach Kol. 11)	gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	19,65*	1,48	349 993	29,99	—	—	6 745 065	14,87	—	—	568 833	24,27	19 233
38	Ludwigs.-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	—	—	1527	0,17	—	—	12 350	10,44	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,6	—	—	—	28 902	6,29	797 939	24,27	—	—	36 807	7,39	2521
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	—	—	18 098	1,51	2 736 360	11,73	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	22,82	—	48 673*	3,51	—	—	3 909 868*	19,71	—	—	147 774	9,79	6425
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	—	—	26 502	7,65	—	—	44 516	1,21	—	—
42	Mecklenburgische	19,27	—	5445	1,49	—	—	218 332	8,87	—	—	8672	1,54	450
43	Neisse-Brieger	6,18	—	—	—	57 125	24,34	200 750	10,62	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	—	—	49 018	21,47	—	—	98 920	3,42	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	—	8856	10,64	—	—	324 228	9,77	—	—	10 477	5,0	1036
46	Ostpreußische Südbahn	14,48*	6,72	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	23,59*	2,36	192 558	13,03	—	—	3 551 917	14,16	—	—	141 735	9,43	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	—	—	—	9267	1,06	2 457 111	24,74	—	—	53 620	13,51	6414
	c. Neustadt-Dürkheimer	2,065	—	—	—	4029	2,76	—	—	51 798	5,26	1371	3,41	664
48	Rheinische	66,42*	3,80*	232 186	5,44	—	—	10 567 514	31,71	—	—	1 138 224	24,08	12 769
49	Schleswigsche	26,14*	4,09	88 652	29,53	—	—	222 020	13,42	—	—	77 747	16,74	—
50	Taunus-E.	6,71	—	212 721	21,05	—	—	605 201	27,19	—	—	98 124	25,42	14 623
51	a. Thüringische	38,104	0,648	68 842	4,45	—	—	3 400 715	25,03	—	—	328 277	11,37	6898
	b. Werra-E.	22,71*	0,07*	40 715	9,47	—	—	660 539	18,73	—	—	76 155	11,66	3354
52	Tilsit-Insterburger	7,16	—	—	—	6756	6,94	14 807	4,03	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	4,42	0,30	56 863	65,23	—	—	4 571 947	44,73	—	—	145 890	46,44	14 837
54	Böhmische Westbahn	26,66	—	—	—	48 535	19,19	2 628 607	38,25	—	—	340 659	31,48	12 778
55	Brünn-Rossitzer	3,75	—	4974	10,09	—	—	645 934	26,57	—	—	54 111	30,02	14 429
56	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weshrika c. Pferde-Bahn)	4,14	—	11 951	34,86	—	—	2 622 117	32,67	—	—	75 599	20,83	18 260
		7,46	—	19 799	28,28	—	—	643 694	33,32	—	—	31 275	20,66	4192
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,61	—	—*	—	139 714	33,15	2 558 394	49,27	—	—	1 344 801	45,47	28 729
58	Graz-Köflacher	5,31	—	7791	8,01	—	—	589 682	23,10	—	—	39 029	17,49	7350
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,24	—	—	—	610 018	24,86	16 429 371	42,74	—	—	2 781 001	25,24	34 615
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	56,93	—	—	—	188 838	12,42	5 090 391	37,63	—	—	1 788 235	38,36	31 411
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,37	—	—	—	2731	9,29	13 451	1,83	—	—	21 388	8,75	1231
61	Lemberg-Czernowitzer	35,11*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	—	—	2432	5,30	—	—	203 692	4,73	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	—	—	130 423	8,13	10 376 149	45,88	—	—	2 245 859	10,27	36 043
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	—	—	504 133	35,33	5 998 732	25,25	—	—	1 221 862	15,74	13 260
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	—	—	184 369	46,48	878 880	15,06	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	210,01	6,58	—	—	960 263	20,17	6 067 894	18,81	—	—	—	—	—
	b. Tiroler	29,01*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	26,18	—	10 460	2,60	—	—	2 446 362	54,15	—	—	468 529	64,47	17 896
66	Theiß-Bahn	77,31	—	—	—	159 663	26,71	1 577 344	16,71	—	—	148 549*	5,17	1921
67	Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	—	—	1059	0,61	819 782	27,38	—	—	70 664	17,46	6133
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Mastrichter	3,86	—	46 661	10,42	—	—	679 582	21,04	—	—	22 316	15,48	5781
69	Niederländische Rhein-E.	23,24	—	230 052	20,28	—	—	—	—	4369	0,05	194 651	9,60	8375
70	a. Warschau-Wiener	46,4	—	66 932	9,59	—	—	—	—	332 653	2,47	210 895	9,59	4545
	b. Warschau-Bromberger	18,7	—	21 936	8,86	—	—	157 835	5,38	—	—	54 024	10,19	2889
71	Niederländische Staats-E.	79,94*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1867 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	302 685	26,34	10 642	—	—	—	266 148	22,24	8591	—	—	—	25	20	37
273	0,44	341	—	—	—	1815	5,66	2269	1542	5,04	1927	—	—	—	18	17	38
—	—	—	—	—	—	10 850	3,40	743	47 657	26,66	3261	—	—	—	2½	2½	39
142 444	6,0	7358	—	—	—	30 471	3,04	1571	—	—	—	111 973	8,17	5784	18	20	40
—	—	—	—	—	—	52 611	6,65	2257	200 385	27,90	8712	—	—	—	13	14	41a
25 049	4,20	1751	285	0,09	20	—	—	—	—	—	—	25 334	8,55	1771	3	3	- b
—	—	—	21 995	8,36	1141	—	—	—	—	—	—	13 323	4,16	691	2,5	3,0	42
18 003	9,75	2913	3508	4,63	568	—	—	—	—	—	—	21 511	19,56	3481	5½	5½	43
44 296	13,49	4663	—	—	—	8494	6,05	894	—	—	—	35 802	19,02	3768	3½	5	44
—	—	—	12 882	14,12	1273	—	—	—	—	—	—	2405	2,03	237	3¼	3¼	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1071	60 865	9,24	—	—	—	523	80 870	9,58	—	—	—	548	9,4	10,4*	47a
—	—	—	8977	4,0	1074	—	—	—	44 643	25,84	5340	—	—	—	5,0	5,10*	- b
—	—	—	—	—	—	1091	0,30	528	2462	—	1192	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	486 143	29,37	5782	—	—	—	652 081	21,23	6987	—	—	—	7½	6½	48
—	—	44	30 023	13,09	—	—	—	319	47 724	29,80	—	—	—	275	—	—	49
—	—	—	4107	2,17	612	—	—	—	94 017	59,69	14 011	—	—	—	7	3½	50
—	—	—	190 600	13,60	4169	—	—	—	137 677	9,26	2729	—	—	—	8½	7⅔	51a
—	—	—	79 142	17,31	3485	—	—	—	—	—	—	2987	1,48	131	2,6	2,6	- b
2553	3,0	357	—	—	—	1867	3,54	261	—	—	—	686	2,03	96	—	—	52
—	—	—	28 030	23,19	—	—	—	652	117 860	61,01	15 489	—	—	—	10	8	53
—	—	—	78 253	14,76	2935	—	—	—	262 406	47,55	9813	—	—	—	—	—	54
—	—	—	8824	10,80	2352	—	—	—	45 288	46,21	12 077	—	—	—	—*	—	55
—	—	—	44 236	31,19	10 685	—	—	—	31 363	14,18	7575	—	—	—			
—	—	—	22 517	26,46	3018	—	—	—	8758	13,21	1174	—	—	—	10,12	9,92	56
—	—	—	435 566	40,43	9305	—	—	—	909 235	48,30	19 424	—	—	—	9½	6	57
—	—	—	3375	3,63	636	—	—	—	34 989	26,64	6589	—	—	—	4¼	2½	58
—	—	—	755 200	22,45	9400	—	—	—	2025 801	26,47	25 215	—	—	—	15,50	12,89	59
—	—	—	715 176	34,92	12 562	—	—	—	1073 059	41,05	18 849	—	—	—	5,0	2,68*	60a
—	—	—	40 899	21,0	2355	—	—	—	—	—	—	19 511	39,27	1123	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
12 133	2,05	1502	94	0,07	12	—	—	—	—	—	—	12 227	4,60	1513	—	—	62
—	—	—	520 466	26,27	8353	—	—	—	1725 393	47,39	27 690	—	—	—			
—	—	—	529 356	22,79	5744	—	—	—	692 506	12,72	7516	—	—	—	8,5	7,0	63
50 724	3,05	2424	52 149	10,34	2491	—	—	—	—	—	—	102 873	13,16	4915			
1 480 585	9,12	9550	316 703	6,62	771	—	—	—	—	—	—	1797 288	15,70	10 321	6,6	7,5	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	—	74 940	17,59	2862	—	—	—	393 589	130,81	15 031	—	—	—	4,75	—*	65
—	—	—	21 947	2,0	283	—	—	—	163 352	9,16	2113	—	—	—	5	5	66
—	—	—	28 341	24,76	2459	—	—	—	42 323	11,56	3674	—	—	—	6	5	67
—	—	—	10 796	11,99	2797	—	—	—	11 520	21,28	2984	—	—	—	—	—	68
—	—	—	69 816	8,40	3001	—	—	—	124 836	15,44	5371	—	—	—	7,30	7,30	69
—	—	—	160 203	14,03	3455	—	—	—	50 602	1,77	1091	—	—	—	8⅓	8⅓	70a
—	—	—	66 875	19,33	3576	—	—	—	—	—	—	12 851	6,91	687	2,88*	3,12	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	297						298	299		300		301		302		303
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen															
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								a. durch Verschuldigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtig gestellten Weichen.	d. zu schnellen Abfahren in die Bahnhöfe.	e. Unfälle.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		
	Anzahl der Unfälle.							beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet
1 Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische { a. l. Obbr. d. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr 67	—	—	1	—	—	b. Explosion ein. Kessels	1	2	—	—	4	—	—	—	4	—	—
3 Braunschweigische	1	—	1	—	—		—	2	—	4	—	—	—	4	—	1	1
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—		1	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	2	—	—	—	—		18	20	2	—	4	3	2	5	6	—	—
8 Main-Weser	1	—	—	—	—		—	1	2	—	—	—	—	2	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	2	—	—	—	2	1	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	(d. Zusammenstoß zweier hier gebenden Maschinen)	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16 Württembergische	—	—	—	—	—		7	7	—	3	4	—	—	3	4	—	1
II. Privatbahnen																	
a) unter Staatsverwaltg.																	
17 Bergisch-Märkische	3	2	—	—	—		—	5	3	—	21	4	1	—	25	4	—
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	d. Ueberfahren des unweit d. Gleises postirenden Postbeg. durch d. Bahnzug	1	1	—	—	—	5	—	5	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	1	—	—	—	—		—	1	—	3	—	—	—	3	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	1	—	—	—		—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																	
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen { a. l. Obbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	1	—	—	—	—	(In Folge unterlass. Abpfer. der Barriere)	1	1	1	—	1	—	—	1	1	—	—
	—	—	—	—	—		1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer																	
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	2	—	—		—	2	—	—	2	—	—	2	—	—	—
	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		3	3	—	—	2	—	—	—	2	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter								Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unverständigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen				a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in fest-bundeseisenbahnlicher Absicht		c. durch sonstige Ursachen						
beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt			beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt			beschädigt	verletzt	
—	—	. . . . .	—	—	1	4	—	1	. . . . .	—	—	3	11	1	4	. . . . .	—	—	5	20	1
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	2	2	2
—	—	. . . . .	—	—	11	—	—	—	. . . . .	—	—	—	12	—	5	. . . . .	—	—	11	17	
—	—	. . . . .	—	—	1	1	2	4	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	6	6	3
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	4
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	b. Herabspringen vom Zuge	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	5
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	6
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	8	. . . . .	1	—	1	8	7
—	—	. . . . .	—	—	—	—	3	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	3	8
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	Bei dem Versuch, einen Wagen zu verlassen	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	4	9
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	durch Trunkenheit	—	1	—	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	
—	—	. . . . .	—	—	2	1	—	—	. . . . .	—	—	—	4	—	1	. . . . .	—	—	2	6	10
1	—	b. Hinausspringen aus dem Zuge	1	—	8	4	2	2	. . . . .	—	—	2	3	—	1	durch Mitfahren auf dem Trittbrett in betriebsgefährlicher Absicht	1	1	15	11	11
—	—	. . . . .	—	—	7	1	1	1	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	8	3	12
—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	2	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	3	5	13
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	—	4	14
—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	—	b. Umstehen v. Schaffnerstritt	—	1	—	3	—	1	. . . . .	—	—	1	7	15
—	—	. . . . .	—	—	1	4	—	1	b. Herabspr. vom Zuge nach bahnlicher Benutzung betrib.	—	1	2	2	1	2	. . . . .	—	—	4	11	16
—	—	. . . . .	—	—	6	10	1	—	. . . . .	—	—	1	6	1	2	. . . . .	—	—	9	18	17
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	1	1	18
—	—	. . . . .	—	—	—	7	—	3	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	10	19a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- c
—	1	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	2	2	20
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	21
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	22a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	23a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	1	1	24
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	1	. . . . .	—	—	1	2	1	—	b. Anspringen an einen in der Fahrt befindlichen Zug	1	—	5	3	25
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	26
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	2	1	—	. . . . .	—	—	3	2	
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	1	2	27
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	1	—	. . . . .	—	—	3	1	28
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	1	b. Herunterspringen eines Fahrenden Arbeiters von einer Maschine	1	—	1	1	—	2	. . . . .	—	—	3	5	29
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	durch eine offen stehende Wagenthür a. d. Strecke	2	—	1	—	1	—	. . . . .	—	—	4	—	30a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- c
1	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	31
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	32
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	33
—	—	. . . . .	—	—	1	5	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	5	34
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	35
—	—	. . . . .	—	—	8	5	2	2	. . . . .	—	—	4	6	—	1	. . . . .	—	—	14	14	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	297						298	299		300		301		302		303
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen															
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								a. durch Verunglückungen beim Besteigen eines Verlassen des Zuges
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtig gestellten Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Schadhafte.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		
	Anzahl der Unfälle.						Anl. Unfälle.	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	get.
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	b. Platzen eines Sicherheits an der Maschine	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—		5	5	—	—	—	1	—	—	—	1	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	1	1	1	—	—		—	3	—	—	—	6	3	1	—	7	3
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																	
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtěh-rader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Westphala c. Pferde-Bahn	—	1	1	—	—		—	2	—	—	—	2	1	—	—	2	1
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	c. Anfahren an einen vorausgehenden Zug	1	1	—	—	—	1	1	—	—	1	1
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—
60 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	1
b. Oesterreichische südöstliche	3	1	—	—	—		—	4	—	—	—	4	—	—	—	4	—
c. Wien-Neu-Szömer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
b. Tiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	1	—	—	—	c. Zusammenstoß von Zügen mit einer freien Maschine	1	2	—	—	—	4	—	—	—	4	—
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																	
68 Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen		Zusammen Personen	
beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	
—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	40
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	41a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	46
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	47a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	—	1	—	3	d. Ueberfahren eines Wagens bei einem Bahnübergange		2	6	9	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	1	50
—	—	—	—	1	1	—	3	—	—	1	—	—	2	—	—	—	2	6	51a
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	2	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- be
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	4	4	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	durch Trunkenheit		—	1	—	58
—	—	—	—	—	—	1	3	d. Sturz vom Wagen	—	2	3	6	—	—	—	—	4	12	59
—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	1	5	—	2	—	—	4	10	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	4	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
1	—	—	—	3	2	1	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	7	6	63a
—	—	In Folge Schlagfluſſes	1	—	4	—	—	—	—	—	4	7	—	1	—	—	4	13	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	9	2	6	3	durch Abspringen	—	1	6	5	—	2	—	—	24	13	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	- b
—	—	—	—	—	1	—	—	d. Handverletzung vom Zug	—	1	1	2	—	—	—	—	1	4	65
—	—	d. Ausfallen aus der Wagenthür	1	2	—	—	2	d. Verquetschen der Hände zwischen zwei Wagen beim Puffen einer Bremse	—	1	1	3	—	—	—	—	5	6	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	7	9	70a
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	- b
—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	307 (Forts.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen). Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Zusammenstoß zweier Züge. b. Entgleisung. c. unrichtiges Stellen der Weichen. d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe. e. Achsbrüche. f. Ausfahren d. Züge an stillstehende Wagen. g. sonstige Ursachen.	308 zusammen.	309 Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven. b. Tender. c. Personenwagen. d. Lastu. Dienstwagen. e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.	Anz.	Anzahl.
1 Badische	1 — — — — 3	— 4	— — — 17 . . . . .
2 Bayerische (p. 1. Okt. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	— — — — — — durch Brand . .	1 1	— — — — . . . . .
	— — 2 — 1 — durch Brand . .	3 6	— — — 6 . . . . .
3 Braunschweigische	— — 1 — 3 2	— 6	3 1 4 22 . . . . .
4 Friedrich-Franz-E.	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
5 Main-Neckar	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
6 Bebra-Hanauer	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
7 Hannoversche	— — — — — —	— —	4 1 2 25 . . . . .
8 Main-Weser	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
9 Nassauische	— — 1 — — —	— 1	— — — 3 . . . . .
10 Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	— 1 — — — 2	— 3	2 — — 19 . . . . .
11 Preuß. Ostbahn	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
12 Saarbrücker	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
13 Westfälische	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
14 Sächsische östliche	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
15 Sächsische westliche	— — — — — 1	— 1	— — — — klein. Transportwagen 1
16 Württembergische	3 1 1 1 — 1	— 7	4 1 3 17 . . . . .
II. Privatbahnen			
a) unter Staatsverwaltg.			
17 Bergisch-Märkische	3 2 1 — 1 — durch Ablaufen .	2 9	7 — 2 27 . . . . .
18 Hessische Nordbahn	— — — — 1 —	— 1	— — — 1 . . . . .
19 a. Oberschlesische	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
b. Breslau-Posen-Gleganer	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
c. Stargard-Posener	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
20 Rhein-Nahe-E.	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
21 Wilhelms-Bahn	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
22 a. Gößnitz-Geraer	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
b. Greiz-Brunner	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
23 a. Löbau-Zittauer	— — — — — — durch Zusammenstoß eines Wagens mit einer entgegenkommd. Lokomotive	1 1	— — — 1 . . . . .
b. Zittau-Reichenberger	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
b) in Privatverwaltung.			
24 Alberts-Bahn	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
25 Altona-Kieler	— 1 — — — —	— 1	1 — 1 1 . . . . .
26 Bayerische Ostbahnen (p. 1. Okt. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
27 Berlin-Anhaltische	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
28 a. Berlin-Hamburger	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
b. Hamburg-Bergedorfer	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
b. Hinterpommer.	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
c. Vorpommersche	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	— — — — 2 —	1 3	— — — — . . . . .
32 Frankfurt-Hanauer	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
33 Glückstadt-Elmshorner	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
34 Hessische Ludwigs-E.	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
35 Homburger	— — — — — —	— —	— — — — . . . . .
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1 2 — — — —	— 3	1 — 8 20 . . . . .

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	307 (Forts.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen). Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								308	309 Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	a. Zusammenstoßen zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtigen Stellen der Weichen.	d. an schadhaften Einrichtungen an Bahnhöfe.	Rangirversehen.	f. Verfahren d. Zugs an Ort u. Stelle befindl. Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Dienst-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
	Anzahl der Unfälle.							Anzahl der Unfälle.		Anzahl					
37 Leipzig-Dresdener	1	1	1	—	—	—		3		2	—	—	2		
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
46 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
48 Rheinische	—	—	—	—	—	1		1		—	—	—	1		
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
Oesterreichische Bahnen.															
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
54 Böhmische Westbahn	—	1	—	—	—	2		1	4	1	—	1	2		
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
56 Buschtehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Bejhybla. c. Pferde-Bahn }	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
57 Galizische Carl Ludwig-B.	—	1	—	—	—	—		1		—	—	—	13		
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	2	2	—	—	2	—		6		4	1	—	47		
60 Kaiserin { a. Lokom.-Bahn. Elisabeth { b. Pferde-Bahn }	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
61 Lemberg-Czernowitzer	2	1	5	—	1	—	b. Ueberfahren von Pferden	1	10	2	2	—	28		
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
63 a. Oesterreichische nördliche	4	5	—	1	5	3	durch Radbruch	1	19	—	—	—	—		
b. Oesterreichische südöstliche	10	8	1	—	3	1		—	23	—	—	—	—		
c. Wien-Neu-Szönyer	1	2	—	—	1	—		—	4	—	—	—	—		
64 a. Südbahn, Oesterreichische	3	—	—	—	—	8		—	11	4	—	—	40		
b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	durch d. Bruch eines Schalenzapfens	1	1	—	—	—	—		
65 Süd-Norddeutsche	—	—	1	—	—	—	b. Selbstdurchg. von Wagen	1	2	—	—	—	—		
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
67 Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2		
Fremdländische Bahnen.															
68 Püttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
69 Niederländische Rhein-E.	—	1	1	—	—	4	d. Entzündung von Feuerwerkskörp. im Reisegepäck. d. Wiederverschraubung des Deckels eines Oeltopfes	1 1	8	1	1	1	4	Draisine	1
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		
71 Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—	—		—	1	2	—	—	—		

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	310 Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge.	310 b. sonstige Ursachen.	310 Zusammen	311 Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende	312 Bahnbeamte und Arbeiter	313 Dritte Personen	314 Zusammen Personen	315 Reisende durch Mitverschuldung beim Besteigen oder Verlassen der Fahrbetriebsmittel	316 Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und a. durch unzweckmäßige oder unvorsichtige Besorgung des Zugdienstes, Vorsitzen d. Fahrpersonals	b. durch Unvorsichtigkeit beim Waggiren oder Aufgeben der Züge	c. durch unzweckmäßige Besorgung des Weichen- oder Signaldienstes, Verschulden der Weichensteller	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes	e. durch Unvorsichtigkeit der Bau-, Werkführer u. Arbeiter
		Anf.	Anf.	Anf.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.	beid. get.
1	Badische	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —	2 1	— —	— —
2	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3	Braunschweigische	1		1	— —	1 —	— —	1 —	— —	— —	3 —	2 3	1 —	— —
4	Friedrich-Franz-E.	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
5	Main-Neckar	1		1	— —	2 —	— —	2 —	— —	— —	— —	1 —	— —	— —
6	Bebra-Hanauer	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —
7	Hannoversche	9		9	— —	— —	3 6	3 6	— —	— —	— —	— —	— —	— —
8	Main-Weser	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	1 1	1 —	— —	— —	— —
9	Nassauische	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	durch Blitzschlag	2	2 —	— —	2 —	2 —	— —	— —	7 5	— 5	2 —	1 —
11	Preuß. Ostbahn	—	beim Aufwind. d. Rahmmasse	1	1 —	— —	— 1	— 1	— —	1 —	8 3	1 3	— 1	16 —
12	Saarbrücker	—	d. Zertrümmerung eines Luftbehälters	1	1 —	— 1	— —	1 —	— —	1 —	— —	— 1	— —	— —
13	Westfälische	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 1	— —	1 —	— —
14	Sächsische östliche	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	— —	— —	— —
15	Sächsische westliche	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	1 1	1 1	— —	— —	— —
16	Württembergische	2		4	6 —	4 2	— —	4 2	1 1	— —	1 —	— 1	3 2	— —
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	2 7	1 2	1 —	— 3
18	Hessische Nordbahn	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 1	1 —	— 1
19	a. Oberschlesische	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3 10	— —	— 2	— 1
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	2 2	— —
	c. Stargard-Posener	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	1 —	— —
20	Rhein-Nahe-E.	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —
21	Wilhelms-Bahn	3		1	4 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
22	a. Gößnitz-Geraer	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	b. Greiz-Brunner	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
23	a. Löbau-Zittauer	—	d. Herabfall. ein. eis. Telegraphendrahtes	1	1 —	— 1	— —	1 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	b. Zittau-Reichenberger	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
25	Altona-Kieler	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	1 1	— —	— —
26	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / Ostbahnen v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
27	Berlin-Anhaltische	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— 2	— 1	— —
28	a. Berlin-Hamburger	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	1 —	— 2	— —
	b. Hamburg-Bergedorfer											1 —	— —	— —
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	— 2	— 2	— —
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn etc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	1 2	3 1	1 1	9 1	4 1
		—		—	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —	— —	— —	— —
		—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 2	— —	— —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3		3	6 —	— —	— 2	— 2	— —	— —	2 —	— —	— —	— —
32	Frankfurt-Hanauer	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	1 1	— —
33	Glückstadt-Elmshorner	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
34	Hessische Ludwigs-E.	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —	— —
35	Homburger	—		—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1		1	— —	1 1	— —	1 1	— —	1 —	7 10	1 1	2 1	— —

Digitized by Google

317	318				319		320							321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen

Arbeiter		Dritte Personen					Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
f.		a.		b.		Zusammen Personen	a.	b.	c.	d.	e.	f.		Zusammen
durch sonstige Ursachen		durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen			Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.		
beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt	beschädigt	verletzt	beschädigt verletzt	Anzahl der Unfälle.						unverletzt	unverletzt
—	—	—	—	—	—	2 2	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	6 3	5	—	—	3	—	b. Selbstentzünd. d. Ladung	1	9 3
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 4
—	—	—	—	in selbstmörd. Absicht	1	— 2	—	—	—	—	—	—	—	— 5
—	—	—	—	—	—	1 —	—	—	1	—	—	—	—	1 6
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 7
—	—	—	—	—	—	1 2	—	—	—	—	—	—	—	— 8
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 9
—	—	—	—	—	—	10 10	—	1	—	—	—	—	—	1 10
beim Schneeräumen	3	—	—	—	—	32 10	—	—	—	—	—	—	—	— 11
d. Wald. von Schwellen ꝛc	6	—	—	—	—	2 —	—	—	—	—	—	—	—	— 12
—	—	—	1	—	—	1 3	—	—	—	—	—	—	—	— 13
—	—	—	—	—	—	2 —	—	—	—	—	—	—	—	— 14
—	—	—	—	beim Ueberschreiten der Bahnbetriebsgeleise	1	2 3	—	—	—	—	—	—	—	— 15
—	—	1	—	—	1	6 5	8	4	—	—	—	—	—	12 16
d. Niederwerfen eines Pferdes bei einem Uebergange	1	2	1	—	—	8 14	—	1	1	1	—	—	—	3 17
—	—	—	—	—	—	2 2	—	—	3	—	—	—	—	3 18
—	—	2	2	—	—	5 15	—	—	—	—	—	—	—	— 19a
—	—	—	—	durch Selbstmord	1	3 3	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	1 1	—	—	—	—	—	—	—	— - c
—	—	—	1	—	—	1 1	—	—	—	—	—	—	—	— 20
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 21
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 22a
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 23a
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 24
—	—	—	—	—	—	3 1	—	—	—	—	—	—	—	— 25
—	—	1	—	—	—	5 —	—	—	—	—	—	—	—	— 26
—	—	3	—	—	—	12 —	—	—	—	—	—	—	—	— 27
—	—	—	—	—	—	1 —	—	—	—	—	—	—	—	— 28
—	—	1	—	—	—	7 —	—	—	—	—	—	—	—	— 29
—	—	—	—	—	—	18 6	—	—	—	—	—	—	—	— 30a
—	—	—	—	—	—	1 —	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	2 —	—	—	—	—	—	—	—	— - c
—	1	—	—	—	1	4 —	—	—	—	—	2	—	1	3 31
—	—	—	—	—	—	1 3	—	—	—	—	—	—	—	— 32
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 33
—	—	—	—	—	—	— 1	—	—	—	—	—	—	—	— 34
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—	— 35
—	—	2	4	—	—	13 16	—	—	—	—	—	—	—	— 36

Digitized by Google

V. Vergleichung des Verkehrs

	II. Privatbahnen. (Forts.)	285		286		287		288		289		290		
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Einnahmen mehr		
		a. 1867 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen mehr.		Personen weniger.		Güter (Kol. 174) mehr.		Güter weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge
		Meilen			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	19,65*	1,48	349 993	29,05	—	—	6 745 065	14,67	—	—	568 833	24,27	19 233
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,6	—	—	—	1527	0,17	—	—	12 350	10,44	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,6	—	—	—	28 902	6,29	797 939	24,37	—	—	36 807	7,39	2521
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	—	—	18 098	1,51	2 736 360	11,73	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	22,93	—	48 673*	3,51	—	—	3 909 868*	19,71	—	—	147 774	9,19	6425
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	—	—	26 502	7,65	—	—	44 516	1,31	—	—	—
42	Mecklenburgische	19,27	—	5445	1,49	—	—	218 332	8,07	—	—	8672	1,54	450
43	Neisse-Brieger	6,18	—	—	—	57 125	24,34	200 750	10,62	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	—	—	49 018	21,17	—	—	98 920	3,47	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	—	8856	10,84	—	—	324 228	9,77	—	—	10 477	5,0	1036
46	Ostpreußische Südbahn	14,84*	6,72	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	23,59*	2,36	192 558	13,03	—	—	3 551 917	14,16	—	—	141 735	9,42	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	—	—	—	9267	1,86	2 457 111	24,74	—	—	53 620	13,51	6414
	c. Neustadt-Dürkheimer	2,065	—	—	—	4929	2,76	—	—	51 798	5,26	1371	3,41	664
48	Rheinische	66,83*	3,80*	232 186	5,44	—	—	10 567 514	31,71	—	—	1138 224	24,08	12 769
49	Schleswigsche	28,14*	4,09	88 652	29,58	—	—	222 020	13,42	—	—	77 747	16,74	—
50	Taunus-E.	6,71	—	212 721	21,05	—	—	605 201	27,19	—	—	98 124	25,49	14 623
51	a. Thüringische	38,104	0,846	68 842	4,45	—	—	3 400 715	25,03	—	—	328 277	11,37	6898
	b. Werra-E.	22,71*	0,07*	40 715	9,47	—	—	660 539	18,73	—	—	76 155	11,66	3354
52	Tilsit-Insterburger	7,16	—	—	—	6756	6,94	14 807	4,02	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	4,42	0,30	56 863	65,22	—	—	4 571 947	44,72	—	—	145 890	46,44	14 837
54	Böhmische Westbahn	26,66	—	—	—	48 535	19,19	2 628 607	38,25	—	—	340 659	31,48	12 778
55	Brünn-Rossitzer	3,75	—	4974	10,09	—	—	645 934	26,57	—	—	54 111	30,02	14 429
56	Buschtěh-rader a. Kralup-Aladno. b. Prag-Weshrbka c. Pferde-Bahn	7,46	—	19 799	28,28	—	—	643 694	33,32	—	—	31 275	20,66	4192
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	—*	—	139 714	33,15	2 558 394	49,27	—	—	1344 801	45,47	28 729
58	Graz-Köflacher	5,31	—	7791	8,01	—	—	589 682	23,10	—	—	39 029	17,49	7350
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,34	—	—	—	610 018	24,66	16 429 371	42,74	—	—	2781 001	25,24	34 615
60	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	56,93	—	—	—	188 838	12,48	5 090 391	37,63	—	—	1788 235	38,36	31 411
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,27	—	—	—	2731	9,29	13 451	1,43	—	—	21 388	8,75	1231
61	Lemberg-Czernowitzer	35,11*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	—	—	2432	5,30	—	—	203 692	4,73	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	—	—	130 423	8,13	10 376 149	45,88	—	—	2245 859	40,27	36 043
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	—	—	504 133	35,53	5 998 732	25,25	—	—	1221 862	15,74	13 260
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	—	—	184 369	46,46	878 880	15,06	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	210,01	6,58	—	—	960 263	20,17	6 067 894	18,81	—	—	—	—	—
	b. Tiroler	29,01*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	26,18	—	10 460	2,60	—	—	2 446 362	54,15	—	—	468 529	64,47	17 896
66	Theiß-Bahn	77,31	—	—	—	159 663	26,71	1 577 344	16,71	—	—	148 549*	5,17	1921
67	Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	—	—	1059	0,61	819 782	27,39	—	—	70 664	17,46	6133
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Maestrichter	3,66	—	46 661	10,13	—	—	679 582	21,04	—	—	22 316	15,48	5781
69	Niederländische Rhein-E.	23,21	—	230 052	20,28	—	—	—	—	4369	0,05	194 651	9,60	8375
70	a. Warschau-Wiener	46,4	—	66 932	9,52	—	—	—	—	332 653	2,87	210 895	9,59	4545
	b. Warschau-Bromberger	18,7	—	21 936	8,86	—	—	157 835	5,38	—	—	54 024	10,19	2889
71	Niederländische Staats-E.	79,31*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1867 (nach Kol. 272a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	302 685	26,34	10 642	—	—	—	266 148	22,28	8591	—	—	—	25	20	37
273	0,44	341	—	—	—	1815	5,66	2269	1542	5,04	1927	—	—	—	18	17	38
—	—	—	—	—	—	10 850	3,40	713	47 657	26,66	3261	—	—	—	2⅞	2½	39
142 444	6,0	7358	—	—	—	30 471	3,04	1574	—	—	—	111 973	8,17	5784	18	20	40
—	—	—	—	—	—	52 611	6,65	2287	200 385	27,20	8712	—	—	—	13	14	41a
25 049	4,30	1751	285	0,09	20	—	—	—	—	—	—	25 334	8,55	1771	3	3	- b
—	—	—	21 995	8,36	1141	—	—	—	—	—	—	13 323	4,46	691	2,5	3,0	42
18 003	9,75	2913	3508	4,03	568	—	—	—	—	—	—	21 511	19,56	3481	5⅛	5½	43
44 206	13,49	4663	—	—	—	8494	6,05	894	—	—	—	35 802	19,02	3768	3¾	5	44
—	—	—	12 882	14,12	1273	—	—	—	—	—	—	2405	2,03	237	3¼	3½	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1071	60 865	9,24	—	—	—	523	80 870	9,58	—	—	—	548	9,4	10,4*	47a
—	—	—	8977	4,0	1074	—	—	—	44 643	25,64	5340	—	—	—	5,0	5,10*	- b
—	—	—	—	—	—	1091	0,50	528	2462	—	1192	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	486 143	29,37	5782	—	—	—	652 081	21,23	6987	—	—	—	7½	6½	48
—	—	44	30 023	13,09	—	—	—	319	47 724	20,30	—	—	—	275	—	—	49
—	—	—	4107	2,17	612	—	—	—	94 017	59,69	14 011	—	—	—	7	3½	50
—	—	—	190 600	13,66	4169	—	—	—	137 677	9,26	2729	—	—	—	8½	7¾	51a
—	—	—	79 142	17,51	3485	—	—	—	—	—	—	2987	1,48	131	2,6	2,6	- b
2553	3,0	357	—	—	—	1867	3,54	261	—	—	—	686	2,03	96	—	—	52
—	—	—	28 030	23,13	—	—	—	652	117 860	61,01	15 489	—	—	—	10	8	53
—	—	—	78 253	14,16	2935	—	—	—	262 406	47,55	9813	—	—	—	—	—	54
—	—	—	8824	10,80	2352	—	—	—	45 288	46,31	12 077	—	—	—	—*	—	55
—	—	—	44 236	31,19	10 685	—	—	—	31 363	14,18	7575	—	—	—			
—	—	—	22 517	26,46	3018	—	—	—	8758	13,71	1174	—	—	—	10,12	9,33	56
—	—	—	435 566	40,43	9305	—	—	—	909 235	48,30	19 424	—	—	—	9⅞	6	57
—	—	—	3375	3,65	636	—	—	—	34 989	26,64	6589	—	—	—	4¼	2½	58
—	—	—	755 200	22,45	9100	—	—	—	2025 801	26,47	25 215	—	—	—	15,30	12,63	59
—	—	—	715 176	34,29	12 562	—	—	—	1073 059	41,05	18 849	—	—	—	5,0	2,68*	60a
—	—	—	40 899	21,0	2355	—	—	—	—	—	—	19 511	39,27	1123	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
12 133	2,36	1502	94	0,05	12	—	—	—	—	—	—	12 227	4,60	1513	—	—	62
—	—	—	520 166	26,22	8353	—	—	—	1725 393	17,43	27 690	—	—	—			
—	—	—	529 356	22,59	5714	—	—	—	692 506	12,12	7516	—	—	—	8,3	7,0	63
50 724	3,35	2124	52 149	10,34	2191	—	—	—	—	—	—	102 873	13,16	1915			
1480 585	9,12	9550	316 703	6,42	771	—	—	—	—	—	—	1797 288	15,70	10 321	6,6	7,5	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	—	74 940	17,59	2862	—	—	—	393 589	130,56	15 031	—	—	—	4,15	—*	65
—	—	—	21 947	2,0	283	—	—	—	163 352	9,14	2113	—	—	—	5	5	66
—	—	—	28 311	24,56	2159	—	—	—	42 323	11,58	3674	—	—	—	6	5	67
—	—	—	10 796	11,23	2797	—	—	—	11 520	21,28	2984	—	—	—	—	—	68
—	—	—	63 816	8,40	3001	—	—	—	124 836	10,44	5371	—	—	—	7,30	7,30	69
—	—	—	100 203	14,03	3155	—	—	—	50 602	1,17	1091	—	—	—	8⅛	8⅛	70a
—	—	—	66 875	19,30	3576	—	—	—	—	—	—	12 851	6,08	687	2,66*	3,12	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	297						298	299	300		301		302		303
	1. Unfälle a) bei fahrenden Zügen														
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet							a. durch Unverschuldigkeit beim Verletzten oder Getödteten der Züge
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. wechselseitige Stellen der Weichen.	d. in schiefer Stellung in die Schienen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende	Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		
	Anzahl der Unfälle.						Mal Unfälle	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	get.
1 Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	—	—	1	—	—	b. Explosion ein. Kessels	1	2	—	—	4	—	—	4	—	—	—
3 Braunschweigische	1	—	1	—	—		—	2	—	—	4	—	—	4	—	1	1
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—		1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—
6 Hebra-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	2	—	—	—	—		18	20	2	—	—	4	3	2	5	6	—
8 Main-Weser	1	—	—	—	—		—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl. Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	2	—	—	2	1	—	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	b. Zusammenstoß zweier hier gehender Maschinen	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16 Württembergische	—	—	—	—	—		7	7	—	—	3	4	—	—	3	4	—	1
II. Privatbahnen															
a) unter Staatsverwaltg.															
17 Bergisch-Märkische	3	2	—	—	—		—	5	3	—	21	4	1	—	25	4	—	—
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	f. Ueberfahren des unrichtig d. Gebiete polizeiwidrig gestellt. durch d. Bahnpost	1	1	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	1	—	—	—	—		—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.															
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	1	—	—	—	—	In Folge unterlass. Abspr. der Barrièren	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
27 Berlin Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—
28 a. Berlin Hamburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer																		
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	—	—	2	—	—		—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		3	3	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Stuchstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								Zusammen Personen	
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet				
—	—	—	—	1	4	—	1	—	—	3	11	1	4	—	—	5	20	1
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	2
—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	12	—	5	—	—	11	17	
—	—	—	—	1	1	2	4	—	—	2	—	—	—	—	—	6	6	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	b. Herabspringen vom Zuge	—	1	—	—	—	—	—	—	1	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	1	1	8	7
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	8
—	—	—	—	—	—	—	—	Bei dem Versuch, einen Wagen zu verlassen und durch Trunkenheit	—	1) 1)	—	2	—	—	—	4	9
—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	2	6	10
1	—	b. Hinausspringen aus dem Zuge	1	8	4	2	2	—	—	2	3	—	1	durch Mitfahren auf dem Trittbrette in verwirrtem Zustand	1	15	11	11
—	—	—	—	7	1	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	8	3	12
—	—	—	—	1	2	—	2	—	—	1	1	—	—	—	—	3	5	13
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	14
—	—	—	—	1	2	—	—	d. Aufstehen v. Schlafstelle	—	1	—	3	—	1	—	1	7	15
—	—	—	—	1	4	—	1	d. Herabsp. vom Zuge nach dermaliger Benutzung erfolgt.	—	1	2	2	1	2	—	4	11	16
—	—	—	—	6	10	1	—	—	—	—	1	6	1	2	—	9	18	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	1	18
—	—	—	—	—	7	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	1	10	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	2	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	24
—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	1	2	1	—	c. Auferlegung zu einem in der Nähe befindlich. Zug	1	5	3	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	3	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	2	27
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	3	1	28
—	—	—	—	1	1	—	1	b. Herunterfallen eines Stückes Gliedschwelle von einer Drehbrücke	1	—	1	1	—	2	—	3	5	29
—	—	—	—	—	—	—	—	Durch eine einen Schwelle Wagenthür z. B. Stoße	2	—	1	—	1	—	—	4	—	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	8	5	2	2	—	—	4	6	—	1	—	—	14	14	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	297						298	299		300		301		302		303	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.	Zusammen.	Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Gehegen oder Verlassen der Züge	
		Anzahl der Unfälle.							beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	b. Platzen eines Siederohres an der Maschine	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—		5	5	—	—	—	1	—	—	—	1	—
	b. Pfälzische Maximilianob.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	1	1	1	—	—		—	3	—	—	—	6	3	1	—	7	3
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	a. Thüringische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.																	
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Buschtiehrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn)	—	1	1	—	—		—	2	—	—	—	2	1	—	—	2	1
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	b. Anfahren an einen verunglückten Zug	1	1	—	—	—	1	1	—	—	1	1
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	1
	b. Oesterreichische südöstliche	3	1	—	—	—		—	1	—	—	—	4	—	—	—	4	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	1	—	—	—	b. Zusammenstoß von Zügen mit einer leeren Maschine	1	2	—	—	—	4	—	—	—	4	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.																	
68	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—

Digitized by Google

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen											
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				Zusammen Personen		
beschädigt	tödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet			beschädigt	getödtet	
—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—			2	2	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—			—	1	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	39
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—			2	3	40
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—			—	3	41a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	45
—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—			—	4	46
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			1	—	47a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- c
—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	—	1	—	3	d. Ueberfahren eines Wagens der einem Bahn-Uebergange		2	—	6	9	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	49
—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	1	50
—	—	—	—	1	1	—	3	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	2	6	51a
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	2	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	4	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	durch Trunkenheit		—	1	—	1	58
—	—	—	—	—	—	1	3	d. Sturz vom Wagen	—	2	3	6	—	—		—	—	4	12	59
—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	1	5	—	2		—	—	4	10	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- b
—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	1	—		—	1	2	4	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	62
1	—	—	—	3	2	1	—	—	—	—	1	4	—	—		—	—	7	6	63a
—	—	In Folge Schlagflusses	—	1	—	4	—	—	—	—	4	7	—	1		—	—	4	13	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- c
—	—	—	—	9	2	6	3	durch Abspringen	—	1	6	5	—	2		—	—	24	13	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—		—	—	—	3	- b
—	—	—	—	—	1	—	—	e. Abspringen vom Zug	—	1	1	2	—	—		—	—	1	4	65
—	—	t. Ableben zu Folge Schlagfluss	1	2	—	—	2	e. Abspringen vom Zug, Ueberfahrtsunfällen u. Fallen von der Rampe auf die vom Wagen beim Passiren einer Brücke	—	1	1	3	—	—		—	—	5	6	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	69
—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	—	3	4	—	—		—	—	7	9	70a
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—		—	—	1	2	- b
—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	3	1	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	307								308	309				
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).													
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Ueberfahren v. Zügen an still stehenden Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zu sammen.		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- u. Arbeitswagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.								Anzahl.					
1 Badische	1	—	—	—	—	3		—	4	—	—	—	17	
2 Bayerische { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	—	—	2	—	1	—	durch Brand	3	6	—	—	—	6	
3 Braunschweigische	—	—	1	—	3	2		—	6	3	1	4	22	
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—		—	—	4	1	2	25	
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
9 Nassauische	—	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	3	
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	1	—	—	—	2		—	3	2	—	—	19	
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
15 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1		—	1	—	—	—	—	klein. Transportwagen 1
16 Württembergische	3	1	1	1	—	1		—	7	4	1	3	17	
II. Privatbahnen														
a) unter Staatsverwaltg.														
17 Bergisch-Märkische	3	2	1	—	1	—	durch Ablaufen	2	9	7	—	2	27	
18 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	1	—		—	1	—	—	—	1	
19 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoß eines Wagens mit einer entgegenkommd. Lokomotive	1	1	—	—	—	1	
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
b) in Privatverwaltung.														
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
25 Altona-Kieler	—	1	—	—	—	—		—	1	1	—	1	1	
26 Bayerische Ostbahnen { a. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / b. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
30 Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	2	—	—		1	3	—	—	—	—	
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
35 Homburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2	—	—	—	—		—	3	1	—	8	20	

Digitized by Google

		307								308	309					
		(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellung der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Radbrüche.	f. Auffahren d. Züge auf stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zu sammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last-, Kohlen-, Bedeckungswagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anz.	Anzahl	Anzahl					Anz.
37	Leipzig-Dresdener	1	1	1	—	—	—		—	3	2	—	—	2		—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
48	Rheinische	—	—	—	—	—	1		—	1	—	—	—	1		—
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
51	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	Oesterreichische Bahnen.															
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
54	Böhmische Westbahn	—	1	—	—	—	2		1	4	1	—	1	2		—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
56	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weßhybka, c. Pferde-Bahn }	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	13		—
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	2	2	—	—	2	—		—	6	4	1	—	47		—
60	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn } Elisabeth	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
61	Lemberg-Czernowitzer	2	1	5	—	1	—	d. Ueberfahren von Pferden	1	10	2	2	—	28		—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
63	a. Oesterreichische nördliche	4	5	—	1	5	3	durch Radbruch	1	19	—	—	—	—		—
	b. Oesterreichische südöstliche	10	8	1	—	3	1		—	23	—	—	—	—		—
	c. Wien-Neu-Szönyer	1	2	—	—	1	—		—	4	—	—	—	—		—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	3	—	—	—	—	8		—	11	4	—	—	40		—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	durch d. Bruch eines Tbalen-gußrades	1	1	—	—	—	—		—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	1	—	—	—	d. Selbstbewegg. von Wagen	1	2	—	—	—	—		—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2		—
	Fremdländische Bahnen.															
68	Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
69	Niederländische Rhein-E.	—	1	1	—	—	4	d. Entzündung von Feuerwerkskörp. im Reisegepäck d. Wiederherstellung Seitens eines Dritten	1 1	8	1	1	1	4	Draisine	1
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
71	Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—	—		—	1	2	—	—	—		—

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	310		311	312	313	314	315	316	317									
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:		Bei diesen Unfällen (S. 310) wurden unverschuldet:						Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und									
		a. Nanzairen der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende durch Unverschuldet beim Besteigen oder Verlassen der Wagen	a. durch unzweckmäßiges oder unvorschriftsmäßiges Verhalten d. Reisenden		b. durch Unvorsichtigkeit beim Ab- oder Aufspringen während der Fahrt		c. durch unzweckmäßiges Verhalten oder mangelhafte Aufsicht über Reisende		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Betriebsstatt. or. Arbeiten	
		Anz.		Anz.	beschä.	get.	beschä. get.	beschä. get.	beschä. get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.
1	Badische	—		—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	1	—	—	—	—	—
2	Bayerische { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66. / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1		1	—	1	—	1	—	—	—	3	—	2	3	1	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	1		1	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
7	Hannoversche	9		9	—	—	3 6	3 6	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	durch Blitzschlag	2	2	—	2	—	2	—	—	—	7	5	—	5	2	—	1
11	Preuß. Ostbahn	—	beim Aufwind e. Rahnmastes	1	1	—	1	—	1	—	1	—	8	3	1	3	—	1	16
12	Saarbrücker	—	§ d. Zertrümmerung eines Wagens in bed. Bremshäuschens	1	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
13	Westfälische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—
14	Sächsische östliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	—		—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2		4	6	—	4 2	—	4 2	1 1	—	—	1	—	—	1	3	2	—
	II. Privatbahnen																		
	a) unter Staatsverwaltg.																		
17	Bergisch-Märkische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	7	1	2	1	—	—	3
18	Hessische Nordbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1
19	a. Oberschlesische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	—	—	—	2	—	1
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	—	—
	c. Stargard-Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	3		1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	d. Herabfall. ein. eis. Telegraphenstützte	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																		
24	Alberts-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen { p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66. / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1	—
27	Berlin-Anhaltische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	—	2	—
28	a. Berlin-Hamburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													1	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	2	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—		—	—	—	—	—	—	1	2	3	1	1	1	9	1	4	1
		—		—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3		3	6	—	2	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
35	Homburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1		1	—	1	1	—	1	1	—	1	—	7	10	1	1	2	1

Digitized by Google

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betreffenen

Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
f.		a.		b.				a.	b.	c.	d.	e.	f.			
durch sonstige Ursachen		durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Gleise		durch sonstige Ursachen				Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.			
beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	Anzahl der Unfälle.								
—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	6	3	5	—	—	3	—	d. Selbstentzünd. d. Ladung	1	9	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	in selbstmörd. Absicht	1	—	2	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—			1	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
—	—	—	—	—	—	10	10	—	1	—	—	—			1	10
3		—	—	—	—	32	10	—	—	—	—	—			—	11
6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—			—	12
—	—	—	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—			—	13
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—			—	14
—	—	—	—	beim Ueberschreiten der Bahnbetriebsgleise	—	1	2	3	—	—	—	—			—	15
—	—	1	—	—	—	1	6	5	8	4	—	—	—		12	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
b. Niederwerfen eines Pferdes bei einem Uebergange	1	2	1	—	—	—	8	14	—	1	1	1	—		3	17
—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	3	—	—		3	18
—	—	2	2	—	—	—	5	15	—	—	—	—	—		—	19a
—	—	—	—	durch Selbstmord	—	1	3	3	—	—	—	—	—		—	- b
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—		—	- c
—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—		—	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	24
—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—		—	25
—	—	1	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—		—	26
—	—	3	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—		—	27
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—		—	28
—	—	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—		—	29
—	—	—	—	—	—	18	6	—	—	—	—	—	—		—	30a
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—		—	- b
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—		—	- c
1	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	2	—	1	3	31
—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—		—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	33
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	35
—	—	2	4	—	—	13	16	—	—	—	—	—	—		—	36

Digitized by Google

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

	310		311	312	313	314	315	316	317											
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:			Bei diesen Unfällen (S. 310) wurden unverschuldet:				Rücksichtlich Unterschied beim Ersatzanspruch der Verletzten	Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und											
									a.		b.		c.		d.		e.			
	a. Anfahren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen		durch unabhängig oder unvorhergesehen Vorfall oder Verletzung d. Fahrgesetze		durch Unvorsichtigkeit beim Ein- u. Aussteigen während der Züge		durch ungehörige Benutzung oder unbefugt. Betreten fremder Grundstücke		durch unverschuldete Handhabung des Dienstes		durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Betriebsmaßregeln, Arbeiten	
	Anf.	Anf.	Anf.	beich.	beich.	beich.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.
37 Leipzig-Dresdener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	1	3	1	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	b. Verbrechen von Arbeits-Arestanten	2	2	—	2	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	4	—	4	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	6	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—
42 Mecklenburgische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ostpreußische Südbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	2		1	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	15	b. Verschütt. b. Erdarbeiten b. Aus- u. Abfall. v. Gütern	1 2	18	—	8	7	1 2	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Schleswigsche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	1
50 Taunus-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1
b. Werra-E.	1		1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																				
53 Aussig-Teplitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	—	durch Herabfallen eines Felsblocks auf die Strecke	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Brünn-Rossitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weßwohra c. Pferde-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig B.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—
58 Graz-Köflacher	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	b. Umsturz eines Wag.	1	1	—	1	—	—	1	—	1	—	1	1	1	3	2	2	2	1
60 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde Bahn	2		—	2	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	b. Herabstürzen eines Steins von einer Böschung	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	7	5	—	1	4	3	3	—
b. Oesterreichische südöstliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	5	—	—	5	2	—	—
c. Wien-Neu Szönyer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	1	3	3	1	2	1
b. Tiroler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
67 Turnau-Kralup Prager	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																				
68 Lüttich-Maastrichter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

317	318								319	320											321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen									Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:										
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen	a. Rangiren der Züge.	b. Auffahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f.					Zusammen
f.			a.		b.									sonstige Ursachen.					
durch sonstige Ursachen			durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen				Anzahl der Unfälle.										
tödtet.	verl.		tödt.	verl.		tödt.	verl.								tödt.	verl.			
—	—		—	—		—	—	4	5	—	—	—	—	—			—	—	37
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	38
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	39
—	—		1	—		—	—	16	—	—	—	—	—	—			—	—	40
—	—		—	—	b. Unvorsichtigkeit bei Hülfeleistung beim Wagenschieben	1	—	10	2	—	—	—	—	—				—	—	41a
—	—		—	—		—	—	3	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		—	—		—	—	—	1	—	—	—	—	—			—	—	42
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	43
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	44
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	45
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	46
—	—		1	—		—	—	1	2	—	—	—	—	—			—	—	47a
—	—		—	—		—	—	1	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- c
—	—		2	—		—	—	2	—	—	—	—	—	—			—	—	48
—	—		—	—		—	—	3	2	—	—	—	—	—			—	—	49
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	50
—	—		—	—		—	—	1	2	—	—	—	—	—			—	—	51a
—	—		1	—		—	—	—	1	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	52
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	53
—	—		1	—		—	—	—	1	—	—	—	—	—			—	—	54
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	55
—	—		—	—		—	—	—	—	—	1	1	—	—			—	—	56a
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- be
—	—		—	—		—	—	—	3	—	—	—	—	—			—	—	57
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	58
—	—		—	—		—	—	7	7	2	4	8	1	3	d. Zusammenstoß der Züge 3 d. Streifung der Maschinen 20		23		59
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	60a
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
durch Blitzschlag	—	1	—	—		—	—	2	1	3	1	3	1	1			2	11	61
—	—		—	—		—	—	3	—	—	—	—	—	—			—	—	62
—	3	—	2	—	d. Herabstürz. v. Säcken	2	—	21	9	10	5	7	—	2			1	25	63a
—	1	3	1	3	desgleichen	1	1	14	14	12	5	10	1	1			3	32	- b
—	—		—	—		—	—	2	1	1	1	1	—	—			—	3	- c
—	—		1	2		—	—	14	7	3	10	3	3	—	durch Glatteis		1	20	64a
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		—	—		—	—	1	1	1	1	—	1	—			—	3	65
—	—		—	—	d. Herabfall. v. Wagen	2	—	4	2	—	—	—	—	—			—	—	66
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	67
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	68
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	69
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	9*	—	—			—	9	70a
—	—		—	—		—	—	—	—	—	—	3*	—	—			—	3	- b
—	—		—	1		—	—	1	2	2	1	—	2	—			—	5	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven	b. Tender	c. Personenwagen	d. Lastwagen (u. Dienstwagen)	e. sonstige Fahrzeuge	323	324	325	326	327	328	329	330
		Anzahl						II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven; bei Tendern; a. bei eigenen Personenwagen; b. bei fremden Personenwagen; a. bei eigenen Lastwagen; b. bei fremden Lastwagen. Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven; bei Tendern; a. bei eigenen Personenwagen; b. bei fremden Personenwagen.					
							von ... bis Ende 1866.	Anzahl der Achsbrüche.				Anzahl der Achs-		
1	Badische	—	—	—	—	—	1840	11	6	2	190	—	1	—
2	Bayerische (p. l. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	1845	s. 327a	s. 327a	s. 327a	193* s. 327a	3	5	—
3	Braunschweigische	—	—	4	13	—	1857	3	2	1	11	6	—	1
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	1846	—	5	3	21	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—	—	—	—	1847	7	11	7	110	—	1	4
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	1850	—	2	6	1	14	19	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1862	1	—	—	1	1	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	2	—	1850	15	2	5	—	100	—	1
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	1854	11	2	1	—	3	—	1
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	1852	4	4	—	—	6	32	—
13	Westfälische	3	—	4	23	—	1850	2	2	5	—	15	2	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1847	1	11	9	—	21	—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1843	1	17	3	—	52	—	—
16	Württembergische	13	—	1	8	—	1854	9	12	3	—	38	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	1	—	—	17	—	1841	7	6	14	—	83	1	4
18	Hessische Nordbahn	—	—	2	3	—	1848	—	2	—	3	3	12	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	1842	17	1	—	—	108	2	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—								
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	5	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	1861	2	—	—	—	—	3	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1846	5	—	1	—	9	1	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	1848	—	4	1	—	5	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	1855	—	—	—	—	39	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	1844	3	1	6	—	33	—	—
26	Bayerische Ostbahnen (p. l. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	1858	1	1	—	—	—	3	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	1841	16	—	9	—	45	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	1848	7	1	—	—	48	29	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	—	—	—	—	—	1856	12	3	—	1	12	1	—
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	—	—	—	—	—	1852	5	—	3	—	17	—	—
	b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1852	5	—	—	—	59	—	2
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1848	5	—	1	—	2	6	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	1860	2	1	—	—	1	2	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	1846	3	11	1	2	80	32	—

Digitized by Google

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1867		Zusammen bis Ende 1867	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden					
brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
1	—	211	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" in der Nabe	27	7,81	1
4	—	205	„ Lastwagen	23	8,91	2
1	4	29	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen. Dimensionen 3¾—4½" .	11	2,64	3
—	—	—	. . . . .	—	—	4
2	—	31	bei 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchst.) 3" 8" stark waren	22	1,41	5
—	—	—	. . . . .	—	—	6
—	—	140	bei Güterwagen-Achsen	20	7,0	7
—	2	44	„ Achsen unter 4½" Stärke	18	2,44	8
—	1	4	. . . . .	6	0,67	9
1	—	125	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	18	6,94	10
4	—	22	„ eisernen, 4¼" in der Nabe starken Lastwagen-Achsen	14	1,57	11
—	—	46	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	16	2,87	12
—	2	28	„ 4rädr. offenen Güterwagen v. 100 Ctr. Tragfähigkeit mit eis. Bündelachsen von 4" Stärke	17	1,65	13
—	—	43	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3¼" Durchmesser	21	2,05	14
—	4	77	bei 4rädrigen Transportwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 3⅝" Stärke in der Nabe und bei Tendern mit Bündelachsen von Eisen, von 4—4½" Stärke in der Nabe	25	3,08	15
—	2	66	bei Lastwagen-Achsen	13	5,07	16
13	1	130	bei 4rädr. Güterwagen. Von den im Jahre 1867 gebrochenen Achsen waren 11 aus ungehärtetem Gußstahl, 5 aus Patentbündel-Eisen, 2 aus gewöhnlichem Schmiedeeisen und 1 aus Feinkorneisen. . .	27	4,81	17
—	1	21	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4" Nabenstärke	20	1,05	18
1	—	130	„ 6rädrigen mit engl. Patent-Achsen versehenen Lastwagen von 3¾" Durchm. an der Nabe	26	5,0	19ab
1	—	7	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2¾—3½" Durchmesser	19	0,37	- c
—	—	5	„ Lastwagen-Achsen	7	0,71	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅜—4" Durchmesser	22	0,73	21
—	—	—	. . . . .	—	—	22a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	10	bei eis. Tenderachsen von 3½—3¾" u. bei dgl. Güterwagen-Achsen v. 3⅛—4¾" Durchm.	19	0,53	23a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	39	bei Kohlenwagen-Achsen aus Walzeisen von 3½" Durchmesser	13	3,0	24
—	—	43	„ Grädr. Personenwag. u. bei 4-, 6- u. 8rädr. Güterwag. mit Achsen von 3⅝—4" Durchm. m. kurzen Naben	24	1,79	25
—	—	5	„ Güterwagen	9	0,55	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3½" Durchmesser	27	2,59	27
—	2	87*	„ 4- u. 6rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	20	4,35	28
—	—	29	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen mit Patent-Bündelachsen	12	2,41	29
—	—	25	„ Lokomotiv-Krummachsen u. eis. Patent-Bündelachsen v. 3½—3⅞" Durchm. in der Nabe unter Güterwagen	16	1,56	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
1	—	67	bei Lastwagen mit schmiedeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	16	4,19	31
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	19	0,74	32
—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	1	8	bei Lastwagen-Achsen	8	1,0	34
—	—	—	. . . . .	—	—	35
37	3	170	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit und bei eisernen Achsen an 6rädrigen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit	22	7,73	36

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	323 Von Eröffnung bis Ende 1866.	324 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	327 a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	. . . .	1849	8	5	3	—	40	—	1	—	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	. . . .	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	. . . .	1851	—	—	3	—	31	2	1	—	—	—
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . . .	1854	9	1	1	—	4	5	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	. . . .	1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . . .	1849	—	1	2	—	6	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	. . . .	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . .	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	. . . .	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	. . . .	1859	—	2	—	—	46	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . .	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	—	—	—	—	. . . .	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
49 Schleswigsche	—	—	—	—	. . . .	1866	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	. . . .	1840	19	4	6	—	25	1	—	—	1	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	. . . .	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	. . . .	1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	. . . .	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	. . . .	1856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	3	. . . .	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
56 Buschtiehrader b. Praq-Weseritzka	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Buschtiehrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	. . . .	1859	—	4	—	—	12	1	—	—	—	—
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . .	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	10	3	1	49	. . . .	1857	18	58	11	—	237	31	—	7	—	—
60 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	. . . .	1859	—	16	—	—	11	3	—	12	—	—
60 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	4	. . . .	1866	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	. . . .	1856	15	44	3	1	95	10	—	6	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	. . . .	1856	4	11	5	—	158	13	1	3	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	. . . .	1856	2	2	2	—	51	—	—	1	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	2	—	3	54	. . . .	1860	38	42	3	5	112	5	3	13	—	—
b. Tiroler	—	—	—	—	. . . .	1866	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	—	—	—	5	. . . .	1859	7	—	—	—	—	3	1	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	. . . .	1858	—	1	1	—	7	9	—	—	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																
68 Lüttich-Maestrichter	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	. . . .	1855	22	—	—	—	14	3	7	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	. . . .	1866	—	1	—	—	—	—	—	1	2	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Niederländische Staats-E.	—	—	10	21	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—

Digitized by Google

331	332	333	334	335	
		Achsbrüche.			
1867 a. bei eigenen Lastwagen-brüche.	1867 b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1867 Achsbr.	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	57	bei Lastwagen	19	3,0	37
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen unter 3″ Durchm. u. an den Kurbelachsen der Maschinen	32	0,38	38
1	—	38	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl von 3½″ Durchmesser	16	2,38	39
—	1	21	„ Lokomotiv-Achsen	14	1,50	40
—	1	9	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅝″ Durchmesser	13	0,69	41a
—	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼ und 3½″ Durchmesser in der Nabe	19	0,47	- b
—	—	21	„ Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½″ (engl.) Durchmesser	21	1,0	42
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse aus Walzeisen von 3¼″ Stärke	20	0,05	43
—	—	14	„ offenen 4- und 6rädrigen Güterwagen mit 3¼—3¾″ starken Patent-Bündelachsen	21	0,66	44
—	—	—		—	—	45
—	—	—		—	—	46
2	—	50	bei Kohlen- und Güterwagen	9	5,55	47a
—	—	1	„ Kohlenwagen	5	0,20	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	26	bei Krummachsen der Lokomotiven und bei 3½″ starken eisernen Achsen der Lastwagen	18	1,44	48
—	—	1	„ einer Tender-Achse	2	0,50	49
—	—	56	„ Kurbelachsen der Maschinen und bei eisernen Lastwagen-Achsen von 3¾″ Nabenstärke	28	2,0	50
—	—	86	„ Güterwagen mit Bündelachsen von 3¾″ Stärke	21	4,10	51a
—	1	4	„ Lastwagen-Achsen	9	0,44	- b
—	—	—		—	—	52
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	9	0,22	53
—	—	—		—	—	54
—	1	1	bei Kohlenwagen, deren Stummel 2 11/32″ Stärke in der Nabe hatten	12	0,08	55
—	—	2	„ Kohlenwagen mit Hohlachsen	5	0,40	56a
—	—	—		—	—	- b
1	—	18	bei vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4″ Nabenstärke	9	2,0	57
—	—	2	„ Kohlenwagen	8	0,25	58
22	1	385	„ vierrädrigen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen von 2″ 5‴ — 3″ 1‴ Stärke	11	35,0	59
3	1	46	„ schmiedeeisernen Tender-Achsen von 5″ Stärke	9	5,11	60a
—	—	—		—	—	- b
1	—	3	bei Tender-Achsen	1	3,0	61
—	—	—		—	—	62
26	—	200	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen	12	16,67	63a
13	3	211	„ „ „ „ „ „	12	17,58	- b
5	1	64	„ „ „ „ „ „	12	5,33	- c
2	—	223	„ Lastwagen	8	27,85	64a
—	—	1	„ einer Personenzuge-Maschine. Stärke d. Achsen in d. Nabe 7″3‴, im Lagerhals 5″3‴. Material Feinkorneisen	2	0,50	- b
—	—	11	„ Lokomotiv-Achsen	9	1,22	65
—	1	19	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packetirt und gewalzt waren, zwischen den Rädern 5″ und in der Nabenöffnung 4⅞″ Durchmesser hatten	10	1,90	66
—	—	—		—	—	67
—	—	—		—	—	68
1	—	47	bei Lastwagen	13	3,61	69
1	—	5	„ Tender- und Personenwagen-Achsen	2	2,5	70a
—	—	—		—	—	- b
—	—	3	bei Lokomotiv-Achsen	1	3,0	71

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	336	337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.					IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1867.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)	Im Betr.-Jahre 1867		Zusammen bis Ende 1867.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.		Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienengew.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
1	Badische	—	42	—	16	58	23,5	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	—	200	—	9	209	15,5—22,9	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	17
7	Hannoversche	—	113	—	10	123	20—22	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	1	—	1½
9	Nassauische	—	1	—	—	1	22,13	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	317	—	18	335	20,6—22,9	—	—	1	—	—	1
11	Preuß. Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	14	11	—	5	30	22—23	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	64	L.Kol. 336a	6	L.Kol. 337a	70	18,7—23	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	—	153	—	—	153	15,01, 17,12, 18,66	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	29	107	—	4	140	16,73—17,48	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	2*	—	—	2	18,25	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.												
17	Bergisch-Märkische	128	23	1	7	159	22,75	—	—	—	2	—	17
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	17	38	10	—	55	14—23,7	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	4	—	—	4	20,57	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	3	—	1	4	22—23	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	4	4	20,5	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	4	—	—	4	18,56	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	1	—	1	2	18,5	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.												
24	Alberts-Bahn	—	—	—	1	1	17,5	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	17	—	8	25	17,9 u. 20	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	27	37	1	14	79	19,5 u. 22,9	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer												
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	55	1	2	—	58	17,5—20	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn 2c. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	40	—	2	42	(15, 18⅞, 21, 22½ u. 23)	—	—	—	—	—	—
		—	100	—	25	125	15 u. 22½	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	1	1	23	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	205	—	37	243	21—23	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	336 III. Schienenbrüche. In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn) a. bei Stuhlschienen.	336 III. Schienenbrüche. In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn) b. bei breitbasigen.	337 Im Betr.-Jahre 1867 a. bei Stuhlschienen.	337 Im Betr.-Jahre 1867 b. bei breitbasigen.	338 Zusammen bis Ende 1867.	339 Gewicht der gebrochenen Schienen pro tausenden Fuß.	340 IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1867. Dieselben sind veranlaßt durch: Einsturz von Bauwerken.	341 Dammrutschung.	342 Schneefall.	343 Wasserfluthen.	344 sonstige Ereignisse.	345 Dauer der Unterbrechung.
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
37	Leipzig-Dresdener . . .	—	47*	—	8	55	—	—	—	—	—	. . . .	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—	. . . .	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	1	—	—	1	21,1	—	—	1	—	. . . .	1
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2	—	2	—	4	21	—	—	—	—	. . . .	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,66 resp. 17,0	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
42	Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . .	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
44	Niederschlesische Zweigbahn .	—	12	—	—	12	17 resp. 20	—	—	—	—	. . . .	—
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48	Rheinische	—	10*	—	6	16	23	—	1	—	1*	durch Eisgang .	1* 1,ferner 9*
49	Schleswigsche	—	5	—	1	6	19,30	—	—	2	—	. . . .	—
50	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . . .	—
51	a. Thüringische	—	62	—	9	71	17—20	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Werra-E.	—	—	1	—	1	22	—	—	—	—	. . . .	—
52	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	1
	Oesterreichische Bahnen.												
53	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	20	—	—	—	—	. . . .	—
54	Böhmische Westbahn . .	—	7	—	5	12	22,4	—	—	—	—	. . . .	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
56	Buschtéh rader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bejsovka, c. Pferde-Bahn)	—	2	—	—	2	22,4	—	—	—	—	. . . .	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	28
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	818	9	—	5	832	19,3	—	—	—	—	. . . .	—
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	—	45	—	61	106	22,40	—	—	—	—	. . . .	—
61	Lemberg-Czernowitzer . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	. . . .	2
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Wien-Neu-Szöyner . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	n. not.	n. not.	—	—	—	—	—	1	2	1	. . . .	—
	b. Tiroler	—	3	—	—	3	22,4	—	—	1	—	. . . .	2*
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	10	—	7	17	22,6	—	—	1	—	. . . .	—
66	Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	5	—	. . . .	6
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1	—	—	1	18,0	—	—	—	—	. . . .	—
	Fremdländische Bahnen.												
68	Lüttich-Maestrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
70	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
71	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—

Digitized by Google

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1864 enthalten.

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
	Einnahme pro 1867.							Pensionen	
	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	— *	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	489 909	24 909	43 129	14 289	—	14 161	96 488	22 052	16 452
3 Braunschweigische	102 510	3702	21 327	—	2466	—	27 495	395	1317
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	10 184	427	—	286	—	1639	2352	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	33 417	1378	5325	3000	414	185	10 302	419	164
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	446 695	20 334	49 556	8787	—	2892	81 569	13 177	12 543
11 Preuß. Ostbahn	413 395	19 638	30 883	13 080	in Kol. 351	79 718	143 319	2313	4094
12 Saarbrücker	85 123	3809	11 269	2233	539	67	17 917	1601	896
13 Westfälische	173 513	7340	12 173	4000	2774	116	26 403	1704	1501
14 Sächsische östliche	343 612	14 211	21 213	10 778	202	3547	49 951	2152	8638
15 Sächsische westliche									
16 Württembergische	212 703	10 331	19 829	5714	2172	3188	41 234	2091	1785
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	482 903*	21 325	62 759	8712	8098	5861	106 755	5600	8317
	83 692	3721	6527	3630	1113	—	14 991	1034	—
18 Hessische Nordbahn	119 459	5185	4996	4084	—	2861	17 126	1024	2491
19 a. Oberschlesische	372 433	17 690	29 584	7620	—	913	55 807	10 919	12 878
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	98 450	4509	6055	3300	533	84	14 481	2328	2303
20 Rhein-Nahe-E.	61 672*	2872	6711	2425	411	823	13 242	616	511
	9709	456	1150	809	99	—	2514	—	—
21 Wilhelms-Bahn	110 983	4820	5021	3000	2837	99	15 777	1371	1980
22 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	5309	324	664	700	—	539	2227	—	—
25 Altona-Kieler	88 384	4863	4213	2000	—	3014	14 090	1957	3869
26 Bayerische Ostbahnen	230 775	16 182	21 780	30 238	—	5112	73 312	776	3581
27 Berlin-Anhaltische	283 534	12 114	19 102	6000	1130	573	38 919	10 052	2763
28 a. Berlin-Hamburger	363 049	16 708	12 032	7500	1248	2983	40 471	3914	6713
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	68 253	2861	7329	2500 / 141*	183	10	13 024	9584	2815
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn ꝛc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche d. Stettin-Starg.)	296 360	14 196	24 099	14 426	4165	532	57 418	4170	4852
	19 400	840	902	600	17	47	2486	878	35
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	95 993	4258	7993	4000	332	1227	17 810	2623	2582
32 Frankfurt-Hanauer	25 837	1171	1200	857	—	92	3320	100	611
33 Glückstadt-Elmshorner	5894	250	464	182	73	168	1137	61	117
34 Hessische Ludwigs-E.	90 029	5597	8245	4571	11 083	532	30 028	in Kol. 353b	1945
35 Homburger	3389	176	419	286	—	263	1144	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	447 114	21 719	29 705	9184	1042	14 901	76 551	5259	650

Digitized by Google

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1867.									Im Jahre 1867 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1867.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Kol. 353b	8196	1264	—	11 440	39 061	98 465	**487 932**	ca. 6000	165	501	in Kol. 363b	74	2
614	6536*	—	—	3904	—	12 766	**117 239**	5332	12	84	52	1267	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	393	—	—	—	—	393	**12 143**	—	—	—	—	25	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
in Kol. 353b	—	384	—	—	—	967	**42 752**	580	4	4	7	—	9
6159	—	4500	—	—	603	36 982	**491 282**	2747	149	273	362	—	10
3340	572	2792	in Kol. 359	in Kol. 359	83 845	96 956	**459 758**	2192	42	107	237	26	11
1222	20	2353	—	—	7	6099	**96 941**	745	11	18	57	4	12
2030	—	968	—	—	22	6225	**193 691**	903	31	45	121	—	13
424	103	11 015	—	—	108	22 440	**371 123**	ca. 3300	41	233	50	3	14 15
463	1856	1030	—	6	68	7299	**246 638**	2014	26	61	86	68	16
6351	169	3510	—	—	91	24 038	**365 620**	3398	52	137	338	4	
—	—	275	—	—	4	1313	**97 370**	277	6	—	—	—	17
in Kol. 353b	—	59	—	—	—	3574	**133 011**	474	14	62	in Kol. 363b	5	18
3963	148	1313	10564	—	—	39 785	**388 455**	1944	100	204	320	1	19a u. b
844	133	164	—	—	370	6142	**106 789**	361	23	46	58	6	- c
487	—	2165	—	—	20	3799	**71 115**	397	8	14	31	—	
—	—	102	—	—	—	102	**12 121**	119	—	—	—	—	20
in Kol. 353b	6	467	288	—	114	4226	**122 534**	427	19	34	63	1	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	16	—	—	3	19	**7517**	150	—	—	—	—	24
91	—	—	—	517	46	6480	**95 994***	817	24	90	5	—	25
in Kol. 353b	60	361	—	—	—	4778	**299 309**	1865	9	52	in Kol. 363b	1	26
61	24	183	—	1190	605	14 878	**307 575**	1206	87	68	4	93	27
450	—	12	—	—	193	11 282	**392 238**	1417	53	151	22	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	3590	—	320	—	16 309	**64 968**	893	105	71	13	—	29
—	—	189	—	—	100	9311	**344 467**	1469	31	65	—	—	30a b. c
87	—	222	—	—	30	1252	**20 634**	63	10	1	9	—	- d
in Kol. 353b	88	526	—	—	516	6335	**107 468**	850	38	66	74	—	31
—	—	—	—	—	—	711	**28 446**	144	2	15	2	—	32
—	—	30	—	—	193*	401	**6630**	57	1	6	—	—	33
in Kol. 353b	—	—	—	—	—	1945	**118 112**	728	6	33	16	—	34
—	—	—	—	—	—	—	**4533**	54	—	—	—	—	35
89	16001	—	—	—	6816	28 815	**494 850**	3590	109	34	11	1587	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	346	347	348	349	350	351	352	353	
			Einnahme pro 1867.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.)	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener . . .	158 858	8091	7878	—	—	5858	21 827	2865	7730
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4233	187	—	571	19	6	783	—*	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	29 931	1256	2098	—	—	814	4168	L. Rol. 353b	318
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	136 462	7865	6995	1000	—	2633	18 493	11 125	5686
41	a. Magdeburg-Halberstädter	65 655	4716	8725	—	—	3440	16 881	5001	1759
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	85 044	3802	2593	600	—	1385	8380	729	1039
42	Mecklenburgische	75 757	3157	3824	836	—	2026	9843	—	419
43	Neisse-Brieger	21 342	844	757	1000	473	32	3106	280	358
44	Niederschlesische Zweigbahn .	36 496	1525	1473	1000	160	106	4264	385	272
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	22 313	971	2197	456	549	86	4259	208	165
46	Ostpreußische Südbahn . .	5298	403	3723	1780	—	41	5947	—	121
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .									
	b. Pfälzische Maximiliansb.	165 432	11 746	12 765	17 143	—	662	42 316	L. Rol. 353b	7090
	c. Neustadt-Dürkheimer .									
48	Rheinische	249 237	13 167	35 573	11 680	—	12 400	72 820	3074	3557
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	46 154	1918	1640	2857	—	792	7207	5780	L. Rol. 353a
51	a. Thüringische	252 536	10 599	9255	6000	3572	1105	30 531	4746	3171
	b. Werra-E.	53 483	2496	3232	2400	97	263	8488	132	309
52	Tilsit-Insterburger . . .	3163	163	827	710	1	19	1720	—	—
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	27 399	2014	1274	521	32	—	3841	—	—
54	Böhmische Westbahn . . .	31 483	2078	4682	—	—	220	6980	—	1146
55	Brünn-Rossitzer	5343*	225	1313	1312	—	—	2850	—	—
56	Buschtehrader	a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weipertz. c. Pferde-Bahn	41 605	3540	1065	905	—	—	5510	1699	1393
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	210 993	12 913	14 723	6667	—	533	34 836	933	708
58	Graz-Köflacher	8763	470	1061	667	87	8	2293	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 034 185	53 271	36 280	23 333	—	1926	114 910	30 096	23 892
60	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	297 131	16 154	19 786	9893	8146	575	54 554	490	1142
61	Lemberg-Czernowitzer . .	—	129	8948	5333	—	180	14 590	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .									
	b. Oesterreichische südöstliche	1 164 774	70 083	47 812	26 589	3660	2864	151 008	24 317	13 698
	c. Wien-Neu-Szönyer . .									
64	a. Südbahn, Oesterreichische	546 498	22 517	32 180	21 746	—	—	518	76 961	6715
	b. Tiroler									
65	Süd-Norddeutsche . . .	57 678*	3497	4011	—	1000	—	8508	1433	531
66	Theiß-Bahn	192 755	10 393	13 028	—	3658	190	27 269	—	1338
67	Turnau-Kralup-Prager . .	4616	117	3396	1511	—	178	5202	—	—
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Maestrichter . . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	37 123*	1809	—	—	—	17 085	18 894	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	145 711	7258	14 251	5514	18 568	2105	47 696	—	3144
	b. Warschau-Bromberger .									
71	Niederländische Staats-E. .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1867.									Im Jahre 1867 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1867.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
557	158	50	—	—	6	11 366	**169 319**	626	25	137	42	3	37
—	—*	—	10	—	—	10	**5006**	—	—	—	—	—	38
—	—	—	39	—	12	369	**33 730**	284	1	7	—	—	39
—*	—	8	—	—	147	16 966	**137 989**	704	107	94	—	—	40
in Kol. 353b	—	—	—	115	6	6881	**75 655**	670	51	31	in Kol. 363b	—	41a
" 353b	—	—	—	—	2	1770	**91 654**	296	11	17	" " 363b	—	- b
121	—	—	—	—	25	565	**85 035**	126	—	8	2	—	42
28	—	46	—	—	11	723	**23 723**	92	6	9	5	—	43
65	—	88	—	—	6	816	**39 944**	165	5	8	8	—	44
122	—	31	25	—	1	552	**26 020**	176	4	5	14	—	45
—	—	110	—	—	3	234	**11 011**	260	—	1	—	—	46
in Kol. 353b	200	—	—	—	44	7334	**200 414**	1149	17	80	151	12	47
494	1025	477	—	11 212	119	19 958	**302 099**	2421	58	103	67	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	5780	**47 581**	177	23	37	4	—	50
118	—	377	—	—	125	8537	**274 530**	927	45	60	10	—	51a
—	—	21	—	—	151	613	**61 338**	394	2	10	—	—	- b
—	—	342	—	—	—	342	**4541**	86	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	**31 240**	80	—	—	—	—	53
69	266	165	—	—	—	1646	**36 817**	319	—	4	2	6	54
—	—	—	—	—	8	8	**8185**	36	—	—	—	—	55
660	—	—	294	—	—	4046	**43 069**	169	27	5	48	—	56
—	372	624	—	—	429	3066	**242 763**	754	1	6	—	6	57
—	—	28	30	—	—	58	**10 998**	49	—	—	—	—	58
2114	—	2445	1711	—	—	60 258	**1 088 837**	2029	100	267	26	—	59
80	260	188	639	—	—	2799	**348 886**	981	1	10	2	3	60
—	—	—	—	—	78	78	**14 512**	755	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
523	232	2163	—	1865	386	43 184	**1 272 598**	1439	84	97	11	1	63
2885	914	—	5342	—	—	15 856	**607 603***	1072	26	23	55	—	64
—	106	—	—	—	—	2070	**64 116**	386	3	2	—	3	65
—	376	742	—	—	—	2456	**217 568**	726	—	6	—	6	66
—	400	31	228*	627	—	1286	**8332**	355	—	—	—	1	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	4255	—	—	—	—	4255	**51 762**	—	—	—	—	23	69
582	—	1689	—	—	533	5948	**187 459**	1118	8	36	—	8	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Digitized by Google

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1867.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . . 55,02 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a)	von Mannheim nach dem Rheinhafen (nur zum Gütertransport)	0,39 „
	und die am 10. August 1867 eröffnete Strecke von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,14 „
b)	von Heidelberg über Mosbach und Lauda nach Würzburg	21,13 „
c)	die am 10. Oktober 1867 eröffnete Zweigbahn von Lauda nach Hochhausen . .	1,44 „
d)	von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17 „
e)	„ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) .	1,29 „
f)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,36 „
g)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85 „
h)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40 „
i)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42 „
k)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,95 „
l)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,93 „
m)	„ Radolfzell nach Stockach, eröffnet am 20. Juli 1867	2,31 „
n)	„ Singen nach Engen	1,93 „
	zusammen	99,47 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken ad 2a, e und m . . . . . 96,82 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 3 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg . 3,26 Meilen, gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

Digitized by Google

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Auf der Strecke von Wilferdingen nach Pforzheim (1,84 Meilen) wurde das zweite Geleise gelegt.
2. Bei Mannheim wurde eine stehende **Brücke** über den Rhein und bei Stockach ein Tunnel durch den Brandbühl erbaut.
3. **Stationsbauten.** Am Rheinhafen zu Mannheim wurden zwei größere Fruchtlagerschuppen, in Bruchsal ein neues Maschinenhaus, im Hauptbahnhofe zu Carlsruhe zwei Pavillongebäude und in Kehl ein neuer Güterschuppen und ein neues Materialien-Magazin erbaut.

V. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden beschafft: 7 Lokomotiven für Güterzüge, 4 Lokomotiven für Personenzüge, 26 vierrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 48 vierrädrige Personenwagen III. Klasse, 40 vierrädrige Gepäckwagen, 187 vierrädrige offene und 150 vierrädrige bedeckte Güterwagen.

Umgebaut wurden: 8 Lokomotiven für Personenzüge, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse in Wagen I. u. II. Klasse, 1 vierrädriger Personenwagen in einen Gepäckwagen, 1 vierrädriger und 15 sechsrädrige Gepäckwagen in vierrädrige bedeckte Güterwagen, 1 vierrädriger offener Güterwagen in einen Personenwagen I. u. II. Klasse, 39 vierrädrige offene in bedeckte Güterwagen, 2 vierrädrige bedeckte in offene Güterwagen, 4 sechsrädrige bedeckte Güterwagen in vierrädrige offene und 26 sechsrädrige bedeckte in vierrädrige bedeckte Güterwagen.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1867 waren noch im Bau begriffen die Strecken:

a) von Meckesheim bis Jaxtfeld und zur Saline bei Rappenau,

b) „ Hochhausen nach Werthheim, c) von Hausach nach Engen, d) von Stockach nach Meßkirch.

Projektirt sind die Strecken von Lauda nach Mergentheim und von Leopoldshöhe bis Hüningen resp. St. Louis.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 11 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphenverwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II. dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig waren ult. 1867 die Strecken der

Hauptbahn	von Mannheim bis Friedrichsfeld	1,19 Meilen,
„	„ Heidelberg bis Basel	33,38 „
„	„ Beringen bis Schaffhausen	0,89 „
Zweigbahn	„ Appenweier bis Kehl (Mitte Rheinbrücke)	1,85 „
„	„ Wilferdingen bis Pforzheim	1,84 „
	zusammen	39,15 Meilen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Ende des Jahres 1867 . . . 58119108 Thlr., und zwar 53179495 Thlr. bis Ende 1866 und 4939613 Thlr. für die im Jahre 1867 eröffneten Strecken. Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 4939613 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 2068667 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 85 aufgeführte Summe von 55248162 Thlr.

86. Diese Durchschnittssummen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 58119108 Thlr. berechnet.

122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 2145 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

141. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 18646 Achsmeilen zurückgelegt.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversional-Summe.

230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

346—365. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad VI. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Rechnungswesen zum Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. In Folge dessen umfassen die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

II. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. Dezember 1867 folgende Linien:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,85 Meilen,

zu übertragen 74,85 Meilen,

Digitized by Google

übertragen 74,65 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . . 0,49 „
b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „
(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . . 27,29 „

C. Die Maximiliansbahn, und zwar:
1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,45 M.,
2) die Zweigbahnen a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein . 4,25 „
b) von Freilassing nach Reichenhall . . . . . 1,96 „

zusammen . . . . . 46,06 „

D. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . . 11,79 „
nebst der am 1. Oktober 1866 dem Betriebe übergebenen Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . . 2,51 „

E. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . . 13,55 „

F. Die am 14. November 1867 eröffnete Strecke von München nach Ingolstadt . . . . . 10,77 „

zusammen 188,36 Meilen.

Hiervon waren verpachtet: 1) von der Ludwigs-Süd-Nordbahn
a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . 1,54 Meilen,
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,
b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . . . 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,
c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn
die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Badischen Grenze von . . . . . 2,51 „
an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

zusammen . . . . . 7,76 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 180,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet: 1) folgende Zweigbahnen:
a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . . 6,97 Meilen,
b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . . 3,02 „
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . . 2,77 „
d) „ Gunzenhausen nach Ansbach . . . . . 3,57 „
e) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . . 3,95 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . . 2,80 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . . 11,80 „
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger . . . . . 7,37 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:
a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm 0,12 „
von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . . 0,29 „
von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . 0,75 „
von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 41,61 „

Mithin Gesammt-Bahnlänge . . 222,21 Meilen.

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen, (4,22 Stunden à 3707 Meter) . 2,08 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . . 224,29 Meilen.

Für die Jahresperiode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke München-Ingolstadt ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . 213,94 Meilen.

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 135 resp. 139 näher bezeichnet.

Für die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867 hat der Pachtzins für die ver-

Digitized by Google

pachteten Strecken 366 689 Fl. (209 537 Thlr.), dagegen für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken 1 244 823 Fl. (711 327 Thlr.) betragen.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1867 umfaßt daher (der Ausgleichung wegen) den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, hat eine Ausscheidung derselben für den Zeitraum vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1866 stattgefunden. Die auf diese Periode sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind. Eine genaue Ausscheidung der Betriebs-Resultate war nicht möglich, es sind deshalb annähernde Sätze und Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

85. Diese 87397311 Thlr. waren bis Ende 1866 verwendet.

Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger	514 287	Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2 200 000	„
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther	628 571	„
4) „ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1 000 000	„
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer	885 714	„
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher	571 428	„
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2 000 000	„
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3 542 857	„
zusammen für 40,45 Meilen	11 342 857	Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317 243	„
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg	1 424 257	„
c) „ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein	463 973	„
zusammen	13 548 330	Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt . . 91 134 998 Thlr.

Hiervon ist der von fremden Verwaltungen zu verzinsende Bauaufwand von . . . . . 4 125 304 „

für die von ihnen gepachteten Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) in Abzug zu bringen, so daß verbleiben . . . . . 87 009 694 „

Diese . . . 100 558 024 Thlr.

repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen 224,99 Meilen.

86. Diesen Durchschnittsberechnungen liegen 177,59 resp. 188,36 Meilen (siehe ad II. A—E dieses Berichts) zu Grunde.

104a. Hierin sind 152 „Trollwagen" enthalten.

111. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:

bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86 Zoll Durchmesser (in der Nabe) . 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 150 „ „ „ „ „ 3,86 „ „ „ „ „ „ „ . 150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,99 Zoll Durchmesser (in der Nabe) . . . . 70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) enthalten.

120. Diese Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

123 u. 124. Die Zahl der abgelassenen Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

Es wurden Fahrten gemacht	in der Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	im Jahre 1867
regelmäßige	28 631	111 802
Extra-	—	2 723
Hülfs-	2 036	7 926
Probe-	—	180
Material-	415	1 663
Vorspann-	7 150	28 601
zusammen	38 232	152 931

Digitized by Google

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf, ungemischt.

	in der Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	im Jahre 1867
Bei Nutzmeilen	3889	15556
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 19848	79392
netto	„ 17114	68456
pro Nutzmeile brutto	Z.-Pfd. 510,26	
netto	„ 440,06	

b) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß 1 Z.-Ctr. Preßtorf: 0,595 Klafter Stichtorf.

Bei Nutzmeilen	28821	115284
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 10393	41572
netto	„ 8973	35892

c) Preßtorf, gemischt mit Kohlen.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß 1 Z.-Ctr. Preßtorf: 2,378 Z.-Ctr. Kohlen.

Bei Nutzmeilen	8032	32328
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 12531	50124
netto	„ 10789	43156

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen, beziehungsweise die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit und die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden.

219. Hierin sind auch die Wittwen- und Waisenfondsbeiträge ꝛc. (zus. 7697 Fl.) und die Einnahmen aus dem Bestande der Vorjahre (245422 Fl.) enthalten.

220. Werden die vorstehend aufgeführten Summen von den Gesammt-Einnahmen in Abzug gebracht, dann betragen dieselben

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	2973696 Thlr.	11894782 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	13929 „	55340 „
„ Kilometer	1849 „	7347 „
„ Nutzmeile	10,09 „	10,09 „

248. Hierin sind die Beleuchtungskosten der Betriebs-Lokale enthalten.

264. Außerdem sind noch zu Bahnerweiterungen und Vermehrung der Betriebsmittel 735755 Thlr. (147151 u. 588604 Thlr.) ausgegeben worden. Einschließlich dieser Summen würden die Gesammt-Ausgaben für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866 . . . 1727932 Thlr. und für das Jahr 1867 . . . 6911728 Thlr. betragen haben.

Die reinen Betriebs-Ausgaben, welche sich ergeben, wenn die vorstehend aufgeführten, sowie die auf den Bestand der Vorjahre geleisteten Ausgaben und die Pachtzinse der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken (siehe Kol. 263) von der vorgenannten Gesammt-Summe in Abzug gebracht werden, betragen:

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	1389419 Thlr.	5557678 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	6508 „	25856 „
„ Kilometer	864 „	3433 „
„ Nutzmeile	4,72 „	4,72 „

268a. u. e. Für die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867 beträgt die Einnahme mit Ausschluß der auf den Bestand der Vorjahre vereinnahmten Beträge (siehe Erläuterung zu Kol. 219) . . . . . 26019839 Fl. = 14868479 Thlr.

Die Ausgaben, mit Ausschluß des Zinses und der Amortisationsbeträge der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, der auf den Bestand der Vorjahre u. s. w. verausgabten Beträge (siehe Erläuterung zu Kol. 264) betragen . . . . . 12157422 „ = 6947098 „

Es ergiebt sich alsdann ein Reinertrag von . . . . . 13862417 Fl. = 7921381 Thlr.

und zwar:	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	1584277 Thlr.	6337104 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	7421 „	29484 „
„ Kilometer	985 „	3914 „

Die Strecke München-Ingolstadt war nur 1⅓ Monate im Betriebe, es reducirt sich deshalb das Anlage-Kapital der im Betriebe der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Bahnen auf 177308966 Fl. = 101333695 Thlr., so daß eine Verzinsung desselben zu 7,81 Proc. stattgefunden hat, wie hier angegeben.

Für den Zeitraum von 12 Monaten würde dieselbe 6,76 Proc. ergeben.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 . . . . 224,29 Meilen überhaupt und 214,94 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . . . 213,49 „ „ „ 210,53 „ „ „ „ „

im Jahre 1867 mehr . . 10,81 Meilen überhaupt und 4,41 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

292. Wie in der Erläuterung zu Kol. 264 angegeben, betragen die Brutto-Ausgaben 6911728 Thlr., welche dieser Vergleichung (correspondirend mit dem Vorjahre) zu Grunde gelegt sind.

Digitized by Google

327a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt.

3. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1. die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . . 11,22 Meilen,
2. die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . 4,43 „
   b) von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze . 14,92 „
   c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . . . . . 2,91 „
   d) von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,39 „

zusammen 33,19 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Bahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . . 1,73 „ in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 34,91 Meilen.

II. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden neu angeschafft:

17 Lokomotiven und 13 Tender für 335651 Thlr., | 16 sechsrädrige Gepäckwagen für 39935 Thlr.
10 sechsrädrige Personenwagen für 31174 „ | 51 vierrädrige bedeckte Güterwagen für 116185 „
141 vierrädrige offene Kohlen- und Coalswagen für . 173585 Thlr.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

11. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
    a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . . . 33,8 Meilen,
    b) „ „ Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . . . 1,73 „
13. Die Bahnstrecke von der Hannoverschen Grenze bei Bechelde bis Oschersleben von 11,09 Meilen ist doppelgeleisig.
14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 142 enthalten.

96d. u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Staats- und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich Drädrig. Die Anschaffungskosten dieser Wagen betragen 234504 Thlr., an welchen die Braunschweigische Verwaltung mit $^{39}/_{132}$ = 42210 Thlr. participirt.

105. Schneepflüge auf Rädern sind nicht vorhanden, es werden vielmehr die hier aufgeführten an den Lokomotiven befestigt.

125. Außerdem wurden auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch betrug 32414 Cbfß. überhaupt und 0,13 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 174260 Z.-Ctr. Coaks und 565006 Z.-Ctr. Steinkohlen, überhaupt 739266 Z.-Ctr. brutto und 572470 Z.-Ctr. netto verbraucht.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 3,136 Sgr.

154b. Diese 33383 Meilen sind von einer Gußstahl-Achse aus Bochum und die 33416 Meilen von einer Gußstahl-Achse von Krupp zurückgelegt worden.

155b. Ein Puddelstahl-Radreifen aus Hörde hat 54551 Meilen und ein Gußstahl-Radreifen aus Bochum 33383 Meilen zurückgelegt.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. u. III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, wird nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

161 Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,3 Meilen langen Strecke von Holzminden bis zur Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

207, 218, 221, 236, 262, 265a. u. 268b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 33,19 M. = 249,98 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen, noch die Ausgaben der Strecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind. Die Entschädigung, welche die Braunschweigische Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke erhalten hat, beträgt pro 1867 . 21154 Thlr.

214c. Dies sind die Einnahmen für Militär-Effekten.

226. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

230. Desgleichen hier die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

270—276. Dem Ueberschusse von . . . . . 1495828 Thlrn.
treten noch hinzu:

zu übertragen 1495828 Thlr.

Digitized by Google

übertragen	1495828 Thlr.
a) der Bestand aus dem Vorjahre von	984293 „
b) die Erstattungen des Extrabaufonds von	5972 „
Diese	2486093 Thlr.

sind, wie folgt, verwendet:

a) für Neubau-Gegenstände	59606 „
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	669270 „
c) Zuschuß zum Börßum-Jerxheimer Baufonds	31048 „
d) an die Staatskasse abgeliefert	1404131 „
e) auf die Betriebs-Rechnung pro 1868 übertragen	226039 „
f) zu sonstigen Zwecken	95999 „
Summa wie oben	2486093 Thlr.

355. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Am 1. Januar 1867 wurde die Bahnstrecke von Neubrandenburg bis zur Preußisch-Mecklenburgischen Landesgrenze (3,8 Meilen) eröffnet und hiermit die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben.

An der Landes-(Bahn-)Grenze ist ein Uebergangs-Bahnhof nicht angelegt, ein solcher befindet sich an der Station Strasburg der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Aus diesem Grunde coursiren die Personen- und Güterzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn auch auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke von der Landesgrenze bis Strasburg von . . . . . 0,7 Meilen, gegen eine mit der genannten Gesellschaft vereinbarte und von dieser zu zahlende Geld-Entschädigung.

Ein ähnliches Verhältniß findet auch auf der, der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnstrecke Güstrow-Bützow statt, jedoch mit dem Unterschiede, daß für diese Strecke die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn nur die Wagen und das Wagen-Begleitungs-Personal, nicht aber die Lokomotiven stellt.

Der Bahnhof Güstrow (Station der Mecklenburgischen Eisenbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieser Station beschäftigten Beamten der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig für die Friedrich-Franz-Eisenbahn gegen, nach den Verkehrs-Resultaten zu berechnende Geld-Entschädigungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121 u. 122. Die Lokomotiven der Friedrich-Franz-Eisenbahn beförderten die planmäßigen Züge auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von der Landesgrenze bis Straßburg (siehe ad I. dieses Berichts) und haben zurückgelegt:

vor Courier- und Schnellzügen 1022 Meilen, vor Personenzügen 513 Meilen, vor Güterzügen 511 Meilen, leer 2 Meilen, zusammen 2048 Meilen,

welche in den Kol. 121a.—e., g. u. h. mitenthalten sind.

Bei allen, auf Leistungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind 48524 Nutzmeilen, bei den auf Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse bezüglichen dagegen 46478 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird mit 50 Pfd. für jedes Billet gewährt. Eine Notirung des Freigewichts findet nicht statt.

227. Dies sind die Unterhaltungskosten der electro-magnetischen Telegraphen, diejenigen der optischen Telegraphen sind in Kol. 229 mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung der Wärterlokale und der Nachtsignale enthalten.

240. Ebenso sind hierin die Kosten der Wasserhebung für die Lokomotiven enthalten.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** (1,24 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,62 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

177c. Außerdem wurden noch 40 Leichen befördert.

211b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 208, 210, 211, 212, 214b u. c und 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

213. Hier ist die Einnahme für Extrazüge aufgeführt worden.

Digitized by Google

6. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wird durch die „königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel“ verwaltet.

Außerdem leitet die genannte Direktion seit dem 1. April 1867 den Betrieb der Hessischen Nordbahn (früheren Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn).

II. **Bahngebiet.** Von der Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken:

Bebra-Hersfeld von	1,6 Meilen	am 22. Januar 1866,
Hersfeld-Fulda von	5,7 „	„ 1. Oktober 1866,
Hanau-Wächtersbach von	4,3 „	„ 1. Mai 1867.

Es waren mithin ult. 1867 im Betriebe . . . . . 11,6 Meilen, welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke einen mittleren Jahresdurchschnitt von . . 10,4 Meilen ergeben.

Von den ult. 1867 noch im Bau begriffenen Strecken wurden eröffnet: Wächtersbach-Steinau (1,8 M.) und Fulda-Neuhof (1,4 M.) am 1. Juli 1868, die Strecke Steinau-Neuhof (3,9 M.) dagegen am 15. Dezember 1868.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Wie ad II dieses Berichts angeführt, wurde die letzte Strecke der Bahn erst im Jahre 1868 eröffnet.

76—85. Das verwendete Anlage-Kapital kann erst nach Beendigung des Baues der ganzen Linie angegeben werden.

268. Dieser Procentsatz kann nicht angegeben werden, weil die Höhe des verwendeten Anlage-Kapitals noch nicht feststeht.

285. Es waren im Betriebe:

im Jahre 1867 . . .	11,8	Meilen	überhaupt	und	10,4	Meilen	im mittleren	Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . .	7,5	„	„	„	3,12	„	„	„ „

im Jahre 1867 mehr 4,3 Meilen überhaupt und 7,28 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die ersten Strecken der Bahn im Jahre 1866 nur 11 resp. 3 Monate (siehe oben ad II) im Betriebe waren.

7. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	13,55	Meilen,
2) Löhne-Osnabrück 6,34 Meilen und Westfälische Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zusammen	24,14	„
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg 20,49 M. nebst der Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf 2,13 M., zusammen	22,62	„
4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,84 M. nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 M., zusammen	22,63	„
5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel 22,09 M. mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte 4,84 M., zusammen	26,93	„
6) die Zweigbahn Goslar-Vienenburg von 1,72 M., deren Betrieb von der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung in der Weise übernommen ist, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält;		
7) die am 1. August 1867 dem Betriebe übergebene Zweigbahn Göttingen-Arenshausen . . .	2,87	„
zusammen	112,34	Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.		
b) von Minden bis Löhne (von der Hannoverschen Verwaltung nur mitbenutzt) . . 2,75 „	3,32	„
von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft;		
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen	6,95	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.		
Mithin Gesammt-Betriebslänge	122,61	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Göttingen-Arenshausen auf . . . . . 121,05 Meilen.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge (der Stadt Osnabrück gehörig) von . . . . . 0,23 „

b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven . . . . . 0,53 „

welche aber nur für den Güterverkehr benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

Digitized by Google

II. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** der im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden auswärtigen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte das Nähere mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert. Veränderungen in diesen Verhältnissen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben für das Jahr 1867 betragen:

an die General-Kasse in Kassel für die Strecke von der Grenze bis Hafte	98 188	Thlr.
und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Kassel	9 045	„
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	237 450	„
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden . . . . . 21 098 Thlr.		
und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne . . . . . 40 000 „ }	61 098	„
an die Westfälische Eisenbahn-Verwaltung für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen.	119 257	„
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack	420 508	„
zusammen	945 546	Thlr.

gegen 874 779 Thlr. im Vorjahre, im Jahre 1867 also mehr 70 767 Thlr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 16 Lokomotiven, 6 Tender, 5 Personenwagen, 170 bedeckte und 94 offene Güterwagen vermehrt, wogegen 2 Lokomotiven und 19 Arbeitswagen ausrangirt wurden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—82 u. 84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital für die im Hannoverschen Betriebe stehenden Strecken nur summarisch bekannt ist.

85 u. 86. Das Anlage-Kapital, welches nach der am 1. Januar 1867 erfolgten Abgabe der Staats-Telegraphen-Linien an die Bundes-Telegraphen-Verwaltung sich auf die hier aufgeführten 56 330 970 Thlr. reducirt, enthält auch die Baukosten der unter Verwaltung der Hannoverschen Direktion stehenden Bahnstrecken auswärtiger Eigenthümer, weshalb den Durchschnitts-Berechnungen (Kol. 86) $114{,}_{06} + 10{,}_{27} = 124{,}_{33}$ Meilen zu Grunde liegen.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigischen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $\frac{1}{4}\left(\frac{14}{61}\right)$ und beträgt 55 358 Thlr.

114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

135. Bei Berechnung des Quantum Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

149c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 96d.) legten auf den Hannoverschen Eisenbahnen 297 463 Achsmeilen, die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 133 807 Achsmeilen und die Preuß. Postwagen 69 050 Achsmeilen zurück. Dieselben sind hierin mitenthalten, weil eine Trennung der von den fremden Wagen auf den Hannoverschen Eisenbahnen zurückgelegten Achsmeilen nach den einzelnen Kategorien derselben nicht erfolgt.

152a. Aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde können die von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen auch nur summarisch angegeben werden.

158—160. Von den hier aufgeführten Personen sind 574 675 mit Retourbillets befördert worden, und zwar: 109 445 in der I. Klasse, 454 629 in der II. Klasse und 10 601 in der III. Klasse. Diese Billets haben eintägige Gültigkeit. Es wird für die Hin- und Rückfahrt in der

I. Klasse ein einfaches Billet I. Klasse und ein solches III. Klasse,
II. „ „ „ „ I. „
III. „ „ „ „ II. „ ausgegeben.

161. Die IV. Wagenklasse wurde im Oktober 1867 in beschränktem Umfange eingeführt, daher die geringe Anzahl der in derselben beförderten Personen.

178. Außerdem sind noch 1940 Ladungen Pferde u. 15 066 Ladungen Rindvieh und andere Thiere befördert worden.

184. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

201c. In dieser Summe sind 40 913 Thlr. Einnahme für Extrazüge enthalten.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der optischen Telegraphen und der Wärterlokale enthalten.

249. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Hannoverschen Bahnen sind hier nur 39 641 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 219 nur 59 140 Thlr in Einnahme gestellt. Die Höhe der berechneten Wagenmiethe ist in Kol. 156 u. 157 ersichtlich gemacht.

290. Bei der Vergleichung der Einnahmen mit denjenigen des Vorjahres ist die in den letzteren enthaltene Summe von 156 579 Thlrn. aus dem gesammten Depeschen-Verkehre außer Ansatz geblieben, weil die Staats-Telegraphen-Linien an die Bundes-Telegraphen-Verwaltung übergegangen sind und in den Ergebnissen des Jahres 1867 eine Einnahme aus diesem Verkehrszweige nicht mehr in dem Umfange erscheint, wie in den früheren Jahren.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,$_{85}$ Meilen) nebst den Werkstätten und

Digitized by Google

dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser-, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güter-Abfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt a. M., die Personen-Abfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel enthalten die Jahrgänge 1860 und 1862 der Statistik (Seite 7 und 8 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 wurden auf der Station Borken ein Güterschuppen mit Zufuhrweg, auf der Station Zimmersrode ein Produktenplatz, auf der Station Kirchhain ein Kohlenplatz hergestellt. Ferner wurden 12 Familienhäuser für Wärter und 2 Wärterbuden erbaut und die Geleise auf den Stationen um 403,9 Ruthen verlängert.

Zu der in der Statistik pro 1865 (S. 142 u. 143) näher erläuterten Umlegung der alten Geleise wurden im Jahre 1867 . . 7736½ Stück Schienen à 18′ engl. } des neuesten 5½ Zoll pr. hohen Profils,
76 „ „ à 16′ „ }
1284 „ „ à 18′ „ } des neueren 4¾ Zoll pr. hohen Profils,
8 „ „ à 16′ „ }
verwendet und hiermit 5,42 Proc. aller Geleise umgelegt.

Schwellen wurden 19331 Stück (3,95 Proc.) ausgewechselt.

Die Kosten dieser Materialien, sowie die der Umlegung selbst, fallen in Ermangelung eines Reservefonds den Ausgaben des laufenden Jahres zur Last.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden beschafft: 3 Schnellzugs- und 4 Güterzugs-Lokomotiven mit Tender, 36 bedeckte Güterwagen und 18 offene zu 200 Centner Tragfähigkeit.

IV. Der **Betrieb** wurde in Folge eines außergewöhnlichen Hochwassers der Lahn während 1½ Tage unterbrochen.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

VI. **Ausnutzung der Transportmittel.** Jede Achse von Personenwagen I. und II. Klasse war durchschnittlich besetzt:
mit 3,24 Personen und brachte ein 0,4789 Thlr. im Jahre 1867,
„ 2,95 „ „ „ „ 0,4159 „ „ „ 1866,
„ 3,58 „ „ „ „ 0,5298 „ „ „ 1865,
„ 3,60 „ „ „ „ 0,5274 „ „ „ 1864.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war durchschnittlich besetzt:
mit 6,57 Personen und brachte ein 0,4895 Thlr. im Jahre 1867,
„ 8,02 „ „ „ „ 0,5758 „ „ „ 1866,
„ 5,655 „ „ „ „ 0,4617 „ „ „ 1865,
„ 5,54 „ „ „ „ 0,4557 „ „ „ 1864.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse kam durchschnittlich
eine Belastung von 36,1 Ctr. und eine Einnahme von 9,602 Sgr. im Jahre 1867,
„ „ „ 33,98 „ „ „ „ „ 9,640 „ „ „ 1866,
„ „ „ 29,96 „ „ „ „ „ 9,932 „ „ „ 1865,
„ „ „ 29,95 „ „ „ „ „ 9,804 „ „ „ 1864.

Die leer gelaufenen Güter- ꝛc. Wagen betrugen 28,7 Proc. der beladenen oder täglich 110 Achsen über die ganze Bahn, gegen 25,84 Procent und täglich 98 Achsen pro 1866,
18,26 „ „ „ 67 „ „ 1865.

Die sehr erheblich ungünstigere Steigerung dieses Procentsatzes findet Begründung in den nur in einer Richtung beladen laufenden Kohlenwagen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieser Bahnlänge kommen: auf Königl. Preuß. Gebiet . . . . 18,1694 Bahnmeilen und
„ Großherzogl. Hessisches Gebiet . . 8,8306 „

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Südbahn ersetzt bezieh. noch zu ersetzen 1132694 Thlr. 4 Sgr.; es beträgt also das für die Main-Weser-Bahn verbliebene Baukapital . . . . . 16087731 Thlr.
pro Meile Bahnlänge. . . . . 608692 „
„ Kilometer Bahnlänge. . . . . 80794 „

141. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Eisenbahn-Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf letztere Weise zurückgelegten 30794 Achsmeilen sind in Kol. 194 mitenthalten.

146. Bei der Main-Weser-Bahn findet eine Notirung der Güter nach den zum Transporte verwendeten Wagen-Kategorien nicht statt, es werden in den Gepäckwagen Eilgut und in den Güterwagen Betriebsdienst- und Baugüter verladen. Aus diesem Grunde kann die Belastung der Güterwagen nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden.

Wie ad VI. dieses Berichts bereits mitgetheilt, betrugen die leer gelaufenen Güterwagen 28,7 Proc.

Digitized by Google

der beladenen; es war jede beladene Güterwagen-Achse durchschnittlich mit 36,1 Ctr. per Achse belastet, was einer Ladungsfähigkeit von 51,21 Proc. entspricht.

165. Hierin sind 9033 Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten, welches zum Tarifsatze des Frachtgutes I. Klasse befördert wird.

169 u. 183b. Die zu Kolonne 141 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung der Postgüter nicht. Nimmt man an, daß jede von der Post benutzte Achse mit 50 Ctr. belastet gewesen ist, dann beträgt die Anzahl der geförderten Centnermeilen 8740584.

220 u. 264. Als Rückstände aus dem Jahre 1866 wurden außerdem noch 18102 Thlr. 21 Sgr. vereinnahmt und 93 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf. verausgabt.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die Erweiterung der Bahnhofs-Anlagen und Stations-Gebäude zu Schierstein, Wallauf und Eltville wurden in Angriff genommen, das zweite Geleise im Bahnhofe zu Aßmannshausen ausgeführt und eine neue Haltestelle am Ruppachthale oberhalb Laurenburg behufs Verladung von Bergwerks-Produkten angelegt.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 148 offene Güterwagen (Erzwagen) vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 148 speziell angegeben.

169 u. 209. Im ersten Semester 1867 fand die Beförderung der Postgüter gegen eine Pauschal-Vergütigung, im zweiten Semester 1867 dagegen nach Maaßgabe des Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Preuß. Staats-Eisenbahnen statt. Aus diesem Grunde ist eine Notirung des Gewichts nicht erfolgt.

197 u. 200. Wegen der im ersten Quartal 1867 beförderten Depeschen fand eine Abrechnung mit der Staats-Telegraphen-Verwaltung nicht statt. Die Anzahl der im 2ten, 3ten und 4ten Quartale expedirten Privat-Depeschen betrug 20271 und der Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung 3098 Thlr. 26 Sgr. 4 Pfge.

281. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht, es sind aber in Kol. 283 diejenigen Ausgaben aufgeführt, welche der Erneuerungsfonds zu tragen hätte, wenn ein solcher existirte.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die, einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn, von welcher die ersten Strecken im Jahre 1865 in Betrieb gesetzt worden sind,
3) die 1,43 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird. Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar:

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	beide doppelgeleisig	. . . .	47,55 Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz		. . . .	3,76 „
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe			0,31 „
		zusammen	51,62 Meilen;

2) die Schlesische Gebirgsbahn mit den Strecken:

a) Kohlfurt Lauban-Reibnitz (Warmbrunn)-Hirschberg	9,79 Meilen,	
b) Hirschberg-Dittersbach-Waldenburg, eröffnet am 15. August 1867	6,88 „	
c) Görlitz-Lauban	3,40 „	
zusammen . .		20,07 „

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Hirschberg-Waldenburg der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 15,81 Meilen.

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 + 15,81 = 67,43 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1867 wurden 35575 lfde. Ruthen Geleise und 70614 Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Geleise auf den Stationen der Hauptbahn um 2243 lfde. Ruthen und 80 Stück Ausweichungen.

2. **Stationsbauten.** Der schon im Jahre 1866 begonnene Bau eines neuen Verwaltungs-Gebäudes in Berlin wurde 1867 beendet, ebenso wurde der im Vorjahre erbaute Lokomotivschuppen um 8 Stände erweitert.

Ferner wurden 1867 begonnen und resp. vollendet in Station Berlin: der Bau eines dritten neuen Güterschuppens, eines neuen Stationsgebäudes (noch nicht beendet) und einer Coaks- und Kohlenbause;

in Haltestelle Rummelsburg: der Bau eines neuen Stations-Gebäudes, einer neuen Vieh-Entladungsstelle und eines Viehhofes;

in Station Frankfurt a. O.: der Bau eines Arbeitsschuppens, zum Anfertigen von Weichen und Herzstücken;

Digitized by Google

in Station Kohlfurt wurden die bereits 1866 begonnenen Bauten eines neues Empfangs-Gebäudes, einer neuen Gas-Anstalt, mit zugehörigem Beamten-Wohnhaus, Stallgebäude ꝛc. vollendet;

in Station Lissa: der Bau eines neuen Wasserstations-Gebäudes;

in Station Breslau: der Bau eines Güterschuppens für steuerpflichtige Güter, eines Güterschuppens für ankommende Güter, von 6 neuen Drehscheiben, 3 neuen Brunnen, eines Lokomotivschuppens, einer Kohlenbanse und eines neuen Werkstätten-Gebäudes;

in Station Görlitz: der Bau zweier Lokomotivschuppen nebst vorliegenden Drehscheiben, eines Wasserstations- und Uebernachtungs-Gebäudes, einer Unterführung, zweier neuer Güterschuppen und die Anlage verschiedener provisorischer Baulichkeiten Behufs Umbaues des ganzen Bahnhofes.

Außer den vorangeführten wurden noch diverse kleinere Bauten, als: Veränderung und Verlegung der Kanäle, der Fahrstraßen, Bau von Rampen, Feuergruben, Lastkrähnen, Retiraden, Herrichtung von Kohlenlagern, Plätzen, Umwährungen u. s. w. auf den verschiedenen Stationen ausgeführt.

3. **Telegraphen.** Von Berlin bis Coepenick wurde eine neue fünfte Drahtleitung hergestellt. Auch wurden 3 optische Telegraphen aufgestellt und 14 neue Glockenhäuschen erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden neu beschafft: 29 neue Lokomotiven mit Tender, 24 vierrädrige Personenwagen III. und 10 vierrädrige IV. Klasse, 400 bedeckte Güterwagen, 100 eiserne und 300 hölzerne Kohlenwagen.

Ausrangirt wurden im Jahre 1867: 1 Lokomotive mit Tender, 22 bedeckte und 1 offener achträdriger Güterwagen, 3 bedeckte und 1 offener sechsrädriger Güterwagen, 1 vierrädriger bedeckter Viehwagen und 3 achträdrige offene Viehwagen.

V. **Personen-Verkehr.** Eine Veränderung des Personengeld-Tarifs hat im Jahre 1867 nicht stattgefunden, jedoch sind vom 20. April ab Retourbillets II. und III. Klasse mit 3 Tagen Gültigkeit zu ⅔ des gewöhnlichen Fahrpreises für alle Stationen eingeführt, auch für die Sommer-Monate vom 15. Mai bis 15. Oktober dergleichen Billets von Berlin nach Görlitz, Neibnitz und Hirschberg mit sechswöchentlicher Gültigkeit ausgegeben.

Der Transport einer Person auf eine Meile hat im Jahre 1867 gekostet . . . 1 Sgr. 10,₄₃ Pfge.

VI. **Güter-Verkehr.** Zur Erleichterung des Verkehrs sind mehrere billige Spezial-Tarife eingeführt worden, z. B. für künstliche Düngungsmittel, Rohzucker und Farin unter Steuervergütigung zum Export aus dem Zoll-Vereinsgebiet ꝛc. Außerdem sind mehrere direkte Güterverkehre theils ausgedehnt, theils neu eingeführt worden.

Der Transport eines Centners Fracht auf eine Meile hat im Jahre 1867 gekostet . . . 1,₀₅ Pfge.

VII. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2589 Betheiligten und einem Kassenbestande von 22308 Thlrn. ult. 1867.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 149 nähere Mittheilungen.

Das verwendete Anlage-Kapital betrug ult. 1866	34764459	Thlr.
Hierzu kommen pro 1867:		
a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867	1500000	„
b) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen der Staats-Eisenbahn-Verwaltung	788000	„
c) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen (siehe Kol. 90b.)	239244	„
sowie die im Vorjahre unverwendet gebliebenen	272509	„
zusammen	37564212	Thlr.
Als Bestand verblieben Ende 1867	478779	„
Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital	37085433	Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

84. Hierin sind 1414173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

90 a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121e. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 69344 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—c mitenthalten.

128a u. 130e. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen — theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß, wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war.

Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt brutto 233,₀₇ Z.-Pfd. und netto 185,₀₁ Z.-Pfd. Steinkohlen resp. brutto 213,₆₄ Z.-Pfd. und netto 169,₅₉ Z.-Pfd. Coals.

135. Das verbrauchte Quantum Coaks ist in der Weise auf Steinkohlen reducirt, daß 330 Z.-Pfd. Coaks = 1 Tonne Steinkohlen gerechnet sind.

137a. In dieser Summe sind die Selbstkosten für den Transport des Brennmaterials auf der eigenen Bahn mit 53736 Thlr. nicht in Ansatz gebracht worden.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

bei der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn 35,₅₉ Proc., bei der Schlesischen Gebirgsbahn 22,₅₁₅ Proc.

141. Die Postwagen sind Eigenthum der Postverwaltung und haben auf der eigenen Bahn 499727 und auf fremden Bahnen 37890 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 40415 Achsmeilen zurück.

267. Mit Ausschluß der zu Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen ꝛc. verwendeten Summen (siehe

Digitized by Google

Erläuterung zu Kol. 277 ꝛc. und 281 ꝛc. würden die Ausgaben 44,57 Proc. der Brutto-Einnahmen absorbirt haben.

268e. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 37085433 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 10365213 Thlr., zusammen 47450646 Thlr. Der Ueberschuß gegen diese Summe verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 6,35 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 8,07 Proc. verzinst haben.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10000000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu 1/2 Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen verwendet werden.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7244700 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen	291710	Thlr.
b) an Amortisationsbeträgen	96100	„
zusammen	387810	Thlr.

273. Die event. Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds pro 1866 würden betragen haben:

für den Reservefonds	6795	Thlr.
„ „ Erneuerungsfonds	736285	„
zu Erweiterungen ꝛc. der Anlagen, Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc.	207701	„
zusammen	950781	Thlr.

Dieselben sind unter den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits aufgeführt.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	3728	Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 279b)	3067	„
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	544053	Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 283b)	398115	„

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre	1867	überhaupt	71,69	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	67,43	Meilen,
„ „	1866	„	64,81	„	„ „ „	„	63,89	„
pro 1867 mehr überhaupt			6,88	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	3,54	Meilen.

11. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a. O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen		103,06	Meilen,
2) die Zweigbahnen:	a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O.	4,0	„
	b) von Bromberg über Thorn nach Ottoczyn	8,35	„
	c) von Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser	5,64	„
3) die Verbindungsbahnen:			
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen		0,16	„
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Ottoczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird,		0,57	„
zusammen		121,78	Meilen.

Die Strecken Berlin-Gusow von 8,49 Meilen und Danzig-Neufahrwasser (siehe ad 2c) von 1,50 Meilen wurden am 1. Oktober 1867 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf berechnet sich für alle im Betriebe gewesenen Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . 114,93 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1867 wurde das zweite Geleise auf der 10,943 Meilen langen Strecke Berlin-Cüstrin hergestellt und der Bau desselben auf den Strecken Zantoch-Driesen und Filehne-Schneidemühl in Angriff genommen. Auch wurden mit Rücksicht auf den Nothstand der Provinz Preußen im Bereiche dieser Provinz auf einzelnen Punkten Erdarbeiten für die Anlage des zweiten Geleises ausgeführt.

2. **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Bromberg wurde ein neuer polygonaler Lokomotivschuppen für 16 Maschinen mit einem Anbau und ein Tunnel als Zugang für die Werkstatts-Arbeiter erbaut.

Auf Station Hohenstein wurde ein Familienhaus für einen Bahnmeister und 4 Arbeiter, in Elbing ein Wohnhaus für 6 Familien mit den erforderlichen Neben-Anlagen erbaut. Auf dem Bahnhofe Königsberg wurde ein Güterschuppen durch einen Anbau um 4320 □Fuß vergrößert, ein Lokomotivschuppen für 10 Maschinen und ein Werkstattsgebäude von 31795 □Fuß Grundfläche neu erbaut.

Der Bau eines definitiven Empfangsgebäudes mit Neben-Anlagen auf dem Bahnhofe Stallupönen wurde in Angriff genommen.

3. **Telegraphen.** Im Laufe des Jahres 1867 ist für die Strecke Cüstrin-Terespol ein eigenes Stangen-Alignement mit 3 Bahn-Telegraphen-Leitungen hergerichtet. Der Bau wird in der Weise fortgesetzt, daß nach 2 Jahren

Digitized by Google

die Bahn von Berlin bis Danzig und Endkahnen ein eigenes Alligement mit 3 Leitungen und auf den Zweigbahnen Frankfurt-Cüstrin und Bromberg-Thorn ein solches mit 2 Leitungen besitzt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 vermehrt um 16 Lokomotiven, 15 vierrädrige Personenwagen, 6 sechsrädrige Gepäckwagen, 428 vierrädrige bedeckte, 5 sechsrädrige offene und 100 vierrädrige offene Güterwagen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Eisenbahnen von Thorn nach Insterburg und von Schneidemühl nach Dirschau ist Seitens des Staats beschlossen. Beide Linien werden voraussichtlich binnen 6 Jahren vollendet sein.

V. **Erläuterung zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Von der Ostbahn waren ultimo 1867 doppelgeleisig die Strecken: Berlin-Cüstrin-Zantoch 18,77 Meilen, Driesen-Filehne 3,27 Meilen und Elbing-Braunsberg 7,15 Meilen.

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 151 spezielle Nachrichten. Im Jahre 1867 wurden die Strecken Berlin-Gusow und Danzig-Neufahrwasser, und zwar am 1. Oktober dem Betriebe übergeben.

78 f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5080948 Thlr.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

169. Die hier aufgeführten 424 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

175a. u. 213. Außer den hier (in Kol. 175) aufgeführten sind noch Bauzüge mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 23084,6 Meilen zurücklegten, befördert worden, ohne daß das Gewicht derselben notirt wurde.

Die Einnahme für dieselben beträgt 32318 Thlr. und ist in Kol. 213 mitenthalten.

209. Von der hier aufgeführten Summe kommen 91 Thlr. auf die in Kol. 169 aufgeführten 424 Ctr. Postgüter. Die übrigen 8578 Thlr. repräsentiren das für die Beförderung der Postgüter auf den anderen Strecken der Ostbahn gezahlte Pauschquantum.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 298150 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 57872 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 122084 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 112166 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867	überhaupt	121,78	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	114,23	Meilen,
„ „ 1866	„	111,85	„ „ „ „ „	109,97	„
im Jahre 1867 mehr überhaupt	9,93	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	4,26	Meilen.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen	16,29	Meilen,
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen	2,33	„
überhaupt	18,61	Meilen.

Hierzu kommen noch die von der Königl. Bergwerks-Direktion in Verwaltung und Betrieb übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . . 0,20 „
und die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,44 „
Also Gesammt-Betriebslänge . . 19,55 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 wurden zur Vervollständigung der Bahn folgende wesentliche Bau-Ausführungen ꝛc vorgenommen:

Der Umbau der Station Friedrichsthal wurde fertig; es sind 235 Ruthen neue Geleise gelegt, eine neue Drehscheibe von 40′ Durchmesser eingelegt, ein Tunnelzugang zum Stationshause gebaut und die Versetzung des Güterschuppens beendet. Auf der Station St. Johann-Saarbrücken wurde die Vergrößerung des Hauptgebäudes am westlichen Flügel einschließlich der Herstellung einer eisernen Perronhalle vollendet, ebenso der Bau eines gewölbten Tunnelzugangs von der Ansahrtstraße nach der Perronhalle und der Umbau des Dampfmaschinenhauses am Fischbache. Ein Beamten-Wohnhaus für 6 Familien wurde größtentheils vollendet. Auf Station Merzig wurde die Hälfte des Wagenschuppens in einen Lokomotivschuppen umgewandelt und einige Ladebühnen umgebaut.

Auf Station Dudweiler wurde ein Güterschuppen von 1083 Quadratfuß Grundfläche und mit 35′ langem Ladeperron erbaut, desgl. eine Futtermauer von 137′ Länge. In Conz und Trier wurden Dampfmaschinen-Häuser hergestellt und in Conz eine neue Weichenstellerbude errichtet.

Digitized by Google

Auf der Station Neunkirchen wurde eine Centesimal-Brückenwaage von 700 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt, der Umbau des Dampfmaschinenhauses vollendet u. eine Kohlen-Ladebühne nebst Kohlenmesser-Bude erbaut. Auf den Stationen Mettlach und Trier wurden je eine Centesimalwage von 700 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt.

Die Stationen Völklingen, Saarlouis, Wiltingen und Bedingen erhielten je einen transportablen Hebekrahn. In Trier wurde im Güterschuppen ein feststehender Wandkrahn angebracht.

Wärterhäuser wurden erbaut auf den Gruben Rußhütte und Dudweiler je eins für eine Familie und bei der Station Sulzbach eins für 2 Familien. Zwischen St. Johann-Saarbrücken und Burbach ist eine Wärterbude in einen Felsen gehauen und gemauert.

Das **dritte Geleise** zwischen Neunkirchen und Reden ist bis zur Heinitz-Weiche hergestellt, auf der übrigen Strecke wurden die Erd- und Maurerarbeiten kräftig betrieben. Auf der Strecke Sulzbach-Altenwald ist ein Theil des dritten Geleises gelegt und die Erd- und Maurerarbeiten zum größten Theil vollendet worden.

Auf der Grube Altenwald wurde das **vierte Geleise** vollendet und eine Schiebebühne aufgestellt.

Die Gruben Reden und Friedrichsthal erhielten Holzlade-Geleise von 68 resp. 80½ Ruthen. Auf der Grube Dechen wurde eine Einfahrts-Verlängerung von 50 lfden. Rthn. hergestellt.

In den Stationen Neunkirchen, Burbach, Louisenthal, Bous, Ensdorf, Saarlouis und Merzig wurden die Geleise erweitert.

Die Erweiterung der Bahnhofs-Geleise beträgt zusammen 1295,5 lfde. Ruthen mit 34 Stück Weichen.

Außerdem wurden 3557 lfde. Ruthen = 5,25 Proc. der Schienen ausgewechselt.

An Schwellen gelangten einschließlich der Weichen- und Langschwellen 15485 Stück = rot. 6 Proc. des am Anfange des Jahres 1867 vorhandenen Bestandes zur Auswechselung.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 86 Kohlen- und 100 Trichterwagen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter **Krankenfonds**, an welchem ult. 1867 . . 490 Betriebs-Beamte und gegen 1000 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 33674 Thlrn. ab, gegen 29824 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

10b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach (0,64 M.) und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt (0,20 M.).

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bis zur Französischen Grenze, drittes Geleise liegt auf einer Strecke von 332 Ruthen zwischen Burbach und St. Johann. Außerdem liegen noch 130 lfde. Ruthen zweites Geleise zwischen den Distanzpfählen der Kreuzung bei Taben.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

121b. Außerdem legten die Maschinen der Rhein-Nahe-Eisenbahn auf der Saarbrücker Eisenbahn zurück: 2559 M. vor Schnellzügen, 87 M. vor Personenzügen, 436 M. vor Güterzügen, 1908 M. als Vorspann und 1096 M. leer, zusammen 6086 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden verbraucht: Scheitholz . . . . . 162,97 Klftr.
12390 Stück Reiserwellen, à ⅓ Cbfß. 57,36 „
zusammen 219,63 Klftr.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 73045 Achsmeilen auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück.

161. Hierunter befinden sich 106596 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von nur 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172. Dies sind nur Kohlen 2c. aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

277 2c. u. 281 2c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 2989 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 354 „

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 80513 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 44726 „

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn, die Betriebsleitung auf der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Herter bis Holzminden von 0,22 M., sowie über das Eigenthums- 2c. Verhältniß der Strecke Emden-Rheine-Löhne von 7,00 Meilen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 und in den früheren Jahrgängen nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Digitized by Google

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1867 waren Doppelgeleise vorhanden:
   a) auf der Strecke Paderborn-Altenbeken . . . . . 4397 Ruthen,
   b) „ „ „ Altenbeken-Driburg . . . . . 2335 „
   zusammen 6732 Ruthen.
   Im Jahre 1867 ist hinzugekommen die Strecke Paderborn-Gesecke mit . . . 5539 „
   so daß ult. 1867 doppelgeleisig waren . . . . . 12271 Ruthen = 6,14 Meilen.
   Auf den Strecken Gesecke-Soest . . . . . 4,99 Meilen
   und Driburg-Holzminden . . . . . 5,19 „
   wurde der Bau des zweiten Geleises begonnen.
2. **Brücken.** Auf der Bahnstrecke Paderborn-Soest wurde mit dem Umbau resp. der Herstellung der Brücken für 2 Geleise begonnen und diese Arbeiten zum größten Theile beendet.
3. **Stationsbauten.** Auf den Bahnhöfen Paderborn, Salzkotten, Gesecke, Lippstadt, Benninghausen und Soest haben in Folge Anlage des zweiten Geleises bedeutende Um- und Neubauten stattgefunden. Außerdem wurde auf dem Bahnhofe Hamm zur gemeinschaftlichen Benutzung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ein Eilgutschuppen aufgeführt und bis auf die inneren Einrichtungsarbeiten hergestellt. Das auf Bahnhof Driburg überflüssig gewordene provisorische Stationsgebäude wurde abgebrochen, auf Bahnhof Altenbeken wieder aufgeführt und im Rohbau vollendet. Das frühere provisorische Stationsgebäude auf Bahnhof Höxter wurde zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.
4. **Telegraphen.** Außer der Aufstellung und Einschaltung von 15 Schreib-Telegraphen (an Stelle von Zeiger-Telegraphen) und 4 Läute-Induktoren auf bereits bestehenden Stationen wurde die Herstellung der Telegraphen-Leitungen an den neuen Empfangsgebäuden auf den Stationen Brakel, Driburg und Höxter und die Einführung der Leitungen in die betreffenden Stationen bewirkt und die Lokale dem Betriebe übergeben; auch wurden die genannten Stationen und die Station Altenbeken mit einem Läutewerk versehen.

   Ferner wurden zur Vervollständigung des akustischen Signals auf der Bahn 4 Läutewerke neu eingerichtet und die Station Mesum mit Telegraphen-Apparaten versehen.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden 12 neue Güterzug-Lokomotiven mit zwei Treibachsen und 3 desgleichen mit 3 gekuppelten Achsen beschafft. Zwei Personenwagen I. u. II. Klasse und ein Personenwagen III. Klasse wurden ausrangirt und 3 Wagen I. u. III. Klasse wurden zu Wagen II. u. III. Klasse eingerichtet. Ein Gepäckwagen wurde bei einem Unfalle zertrümmert, 1 Gepäckwagen, 6 Kieswagen und 1 Draisine wurden ausrangirt und 2 Gepäckwagen zu offenen Güterwagen umgebaut.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die direkten Verbände, denen die Westfälische Eisenbahn als Mitglied angehört, sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 und den vorhergehenden Jahrgängen genannt. Außer diesen direkten Verkehren findet noch eine direkte Expedition für Steinkohlen und Coaks statt:
   a) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn einerseits und der Holländischen Staatsbahn via Rheine-Salzbergen andererseits,
   b) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und der Halle-Arenshausener Bahn via Kreiensen und via Kassel andererseits.

V. Im **Personen-Verkehre** wurden seit 1. Oktober 1867 Retourbillets, und zwar 117 für die I. Wagenklasse, 3016 für die II. Wagenklasse und 19757 für die dritte Wagenklasse, zusammen 22890 Stück verausgabt, so daß, auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 45780 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 45344 Personen auf den Lokalverkehr und 436 Personen auf die direkten Verkehre.

VI. Außer der **Beamten-Pensions- 2c. Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familienglieder, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

   Zu beiden Kassen, welche ult. 1867 einen Bestand von 7560 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1410 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 5798 Thlr. zahlten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebseröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 154 speziell angegeben.
76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).
137. Hierin sind 6068 Thlr. Kohleprämien enthalten. Mit Ausschluß derselben würden die Kosten des verbrauchten Brennmaterials 12,47 Sgr. pro Nutzmeile und 3,65 Pfge pro Achsmeile betragen haben.
141. Dies sind die von den Postwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.
178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 2456 Stück Luxus- und 2767 Stück Koppelpferde.
179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.
215a. Hier ist die Einnahme für die beförderten Luxuspferde (siehe Erl. zu Kol. 178a) aufgeführt; die Einnahme für die Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.
224. Hierin sind 231900 Thlr enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.
226. Desgl. hier 89825 Thlr. | Kol. 227. Desgl. hier 3213 Thlr. | Kol. 228. Desgl. hier 69134 Thlr.
230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

Digitized by Google

260. Hierin sind 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

14. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den **Betrieb** der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre nicht verändert. Dasselbe besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,20 Meilen,

b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach . . . . . 11,59 „

c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „

zusammen 22,30 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach . . . . . 1,46 „

ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz . . . . . 1,96 „

dagegen Eigenthum des Preuß. Staats. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also . . . . 25,72 Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit der Alberts- und Leipzig-Dresdener E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. **Erneuerungsfonds.** Für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht, wie aus den Mittheilungen der statistischen Berichte der Vorjahre hervorgeht (siehe Statistik pro 1863 S. 165), ein Erneuerungsfonds. Die Einnahmen dieses Fonds werden aber seit 1. Januar 1867 nicht mehr in der früheren Weise nach Abzugs-Procenten von den Transportmitteln und Oberbau-Materialien an Schienen und Schwellen, sondern nach einem Procentsatze von den Gesammt-Betriebs-Brutto-Einkünften berechnet. Es treten hinzu die Erlöse aus verwerthetem alten Oberbau-Materialien an Schienen, Eisenzeug und Schwellen, sowie aus verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel und für letztere selbst, wenn sie wegen Unzulänglichkeit außer Betrieb kommen, im Ganzen verkauft, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden.

Aus diesem Fonds wird bestritten der Aufwand für Ersatzleistung

a) bei den Transportmitteln:

von ganzen vollständigen Transportmitteln, von Oberkasten der Wagen und Tender, von einzelnen Rädern und Achsen;

b) bei dem Oberbau:

von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Façetten und Zungen, sowie von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schließen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

In den statistischen Nachrichten werden die für Erneuerung des Oberbaues verwendeten, dem Erneuerungsfonds entnommenen Beträge in Kol. 224 der Tabellen mit zur Erscheinung gebracht, dergestalt, daß von der vollen Ausgabe vorerst noch die Erlöse von dem gewonnenen alten Oberbau-Material verabzugt werden, und nur der verbleibende Rest als wirkliche Ausgabe betrachtet wird.

In Kol. 273b erscheinen nur diejenigen Beträge, welche nach Abzug der Ausgaben dem Erneuerungsfonds von den berechneten Einnahmen noch zukommen, dagegen in Kol. 282 u. 283 die vollen Einlagen und Erlöse von den abgängig gewordenen Betriebsmitteln und abgenutzten Oberbau-Materialien, sowie die vollen Ausgaben für Erneuerung derselben.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds geschieht von einer Kasse bei dem Königl. Sächsischen Finanz-Ministerium.

V. Ueber die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 155 spezielle Mittheilungen.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie	6828160 Thlr.
„ „ „ Schlesische „	7167987 „
„ „ Tharandt-Freiberger „	3145028 „
zusammen	17141175 Thlr.

91e. Außer den hier aufgeführten wurden noch 9 Lokomotiven der Löbau-Zittauer, Zittau-Reichenberger, Albertsbahn und der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 und 122 mitenthalten.

Digitized by Google

123a. Die Courier- und Schnellzüge sind im Jahre 1867 in Personenzüge umgewandelt worden; die hier aufgeführten 31 Züge haben in Extra- und Hofzügen bestanden.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

173a. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergleichen Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 443 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

15. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

Dieselbe leitet auch den **Betrieb** der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen . . . . . 24,01 Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . . 8,73 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) die Chemnitz-Annaberger Linie von . . . . . 7,36 „
5) die Voigtländische Linie von Herlasgrün nach Eger von . . . . . 13,49 „
6) die von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von . . . . . 1,63 „
7) die am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergebene Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von . 0,90 „

Dieselbe ist auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaut; deren Betrieb wird von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise besorgt.

zusammen 70,34 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Borna-Kieritzscher Bahn . . . . . 70,30 Meilen.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,33 M.) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. IV. das Nähere.

IV. Die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** ist für alle Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gemeinschaftlich. Der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 und 166 enthält hierüber nähere Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Sächsischen westlichen Staatsbahnen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 156 speziell angegeben.

Die Borna-Kieritzscher Bahn wurde, wie ad II. dieses Berichts mitgetheilt, am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergeben.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17025972 Thlr.
„ „ Obererzgebirgische	3043056 „
„ „ Niedererzgebirgische	11119094 „
„ „ Voigtländische	6301152 „
„ „ Chemnitz-Annaberger	4004689 „
zusammen	41493963 Thlr.

Digitized by Google

Für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn waren vor der Bauvollendung . . . . . 7 268 407 Thlr.
veranlagt. Der Staat hat für die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die
nöthige Ausrüstung aber nur . . . . . 5 489 211 „
demnach . . . . . 1 779 196 Thlr.
weniger verwendet. Einschließlich der letzteren Summe würde das Anlage-Kapital 43 273 159 Thlr. betragen.

91c, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Transportmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber in den Kol. 113 u. 116 nicht mitenthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b . . . 70,34 + 4,62 = 74,96 Meilen = 564,60 Kilometer

zu Grunde gelegt sind.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

175. Die hier (in Kol. 175a) aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 1440 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	70,34	Meilen	und	im	mittleren	Jahresdurchschnitte	70,30	Meilen,
1866	„	69,44	„	„	„	„	„	68,43	„
1867 mehr überhaupt 0,90 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte								1,47	Meilen.

16. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1866 bis ult. Juni 1867.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . 36,34 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall . . . . . 11,03 „
b) die am 11. September 1866 dem Betriebe übergebene Strecke von Heilbronn nach Jaxtfeld 1,46 „
c) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Goldshöfe und Wasseralfingen nach Nördlingen . . . 14,78 „
d) die am 15. November 1866 eröffnete Zweigbahn von Goldshöfe nach Crailsheim . . . 4,05 „
e) von Aalen nach Heidenheim . . . . . 2,96 „
f) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Eyach (9,55 M.) nebst der am 1. Dezember 1866 eröffneten Fortsetzung derselben von Eyach nach Horb (1,08 M.), zus. 10,63 „
zusammen 81,47 Meilen.

Die Strecke Heilbronn-Jaxtfeld befand sich im Betriebsjahre $18^{66}/_{67}$ . . . 293 Tage, diejenige von Goldshöfe nach Crailsheim 228 Tage und die von Eyach nach Horb 212 Tage im Betriebe. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 79,21 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals, d. h. gegen 12690 Thlr. verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,49 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Aalen-Goldshöfe von 0,9 M. wurde im Jahre 1867 das zweite Geleise gelegt.

V. Die **Betriebsmittel** wurden in 1867 um 18 Lokomotiven und 450 Wagen vermehrt.

Digitized by Google

VI. **Neue Bahnlinien.** Ende Juli 1867 (dem Schlusse des Rechnungsjahres) befanden sich folgende Strecken im Bau: Horb-Rottweil (obere Neckarbahn), Hall-Crailsheim (Jagstbahn) und Pforzheim-Wildbad (Enzbahn).

VII. Ueber die **Beamten-Pensions-** ꝛc. **Kasse** sind im Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Doppelgeleise liegen von Mühlacker bis Ulm, von Cannstatt bis Feltbach und von Aalen bis Goldshöfe.

14. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Württembergischen Staats-Eisenbahnen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 resp. ad III. dieses Berichts speziell angegeben.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten, wie solche von den Vorständen größerer Stationen angeordnet werden können.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 . . . 81,47 Meilen überhaupt und 79,21 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . . 74,86 „ „ „ 74,86 „ „ „ „

mithin im Jahre 1867 mehr 6,61 Meilen überhaupt und 4,35 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

17. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Dem in zwei Haupt-Abtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen traten im Jahre 1867 folgende neue Strecken hinzu:

a) die Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort, den dortigen Ruhrhäfen und der Trajekt-Anstalt der Ruhrort-Crefelder Eisenbahn, auf welcher am 8. Januar und 2. November 1867 die Betriebs-Eröffnung für den Güter- und am 4. Dezember desselb. Jahres für den Personen-Verkehr stattfand. Mittelst dieser Zweigbahn ist die Verbindung zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems hergestellt;

b) die am 1. April 1867 dem Betriebe übergebene Verbindungsbahn von Hengstey (an der Ruhr-Sieg-Eisenbahn) nach Holzwickede (einer Station der Dortmund-Soester Eisenbahn);

c) die am 25. September 1867 dem Verkehre übergebenen Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen (Theile der im Bau begriffenen Abzweigung Haan-Köln mit Zweigbahn nach Solingen);

d) die am 1. Oktober 1867 dem Verkehre übergebene Verbindungsbahn zwischen der Hochfeldbahn bei Duisburg und dem Bahnhofe Rheinhausen der Rheinischen Eisenbahn (auf der Strecke Osterrath-Essen).

Demgemäß umfaßte das Unternehmen am Schlusse des Jahres 1867 folgende Betriebsstrecken:

1. die Bergisch-Märkische Bahn, mit den Strecken:		von Düsseldorf bis Dortmund	11,26 Meilen,
von Aachen bis Obercassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach Kämpchen	11,71 Meilen,	„ Dortmund „ Soest	7,16 „
„ Gladbach bis Homberg . . .	5,60 „	„ Hengstey „ Holzwickede	2,22 „
„ Viersen „ Venlo (einschließlich des 0,40 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preuß.-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo)	2,96 „	„ Unna „ Hamm	2,44 „
		„ Dortmund „ Duisburg	7,24 „
		„ Witten „ Langendreer	0,70 „
		„ Langendreer „ Laer	0,41 „
		„ Steele „ nach den bei Dahlhausen belegenen Zechen	0,52 „
		„ Mülheim bis Oberhausen . . .	0,69 „
		zu übertragen	53,01 Meilen,

Digitized by Google

übertragen	53,01	Meilen,	übertragen	59,50	Meilen,
von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	„	von Haan bis Opladen	2,39	„
			„ Ohligs-Wald bis Solingen	0,75	„
die Rheinhauser Verbindungsbahn .	0,17	„	„ Lethmathe bis Iserlohn	0,72	„
von Styrum bis Ruhrort . . .	1,97	„	2. die Rhur-Sieg-Eisenbahn, mit den Stecken:		
„ Steele „ Bohwinkel. . .	4,47	„	von Hagen bis Siegen	14,10	Meilen,
			„ Herdecke „ Einhaus	0,29	„
zu übertragen	59,50	Meilen,	zusammen	77,66	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der S. 152 ad II a bis d aufgeführten Strecken: für den Güterverkehr . . . 74,45 Meilen = 560,76 Kilometer, für den Personenverkehr . . . . 72,11 Meilen = 543,13 Kilometer.

Außer den vorstehend aufgeführten 77,66 Meilen Bahnlänge waren noch 12,43 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden, resp. im Betriebe.

III. Bahn-Anlagen.

1. **Geleise.** Ende 1867 war das zweite Geleise hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Oberkassel auf .	0,61	Meilen,	von Witten bis Duisburg auf	1,54	Meilen,
„ Gladbach „ Homberg „ .	1,06	„	„ Steele „ Bohwinkel „	0,05	„
„ Düsseldorf bis Dortmund „ .	11,26	„	„ Hagen „ Siegen „	4,39	„
„ Dortmund „ Soest „ .	5,15	„	zusammen	24,06	Meilen.

Hiervon wurde im Jahre 1867 das zweite Geleise ꝛc. fertig gestellt: auf der Strecke von Ehrath nach Hochdahl (die Strecke war bereits zweigeleisig und es wurde das dritte Geleise gelegt), auf der Strecke von Essen nach Mülheim, auf der Strecke vom Abzweigungspunkte der Hagener und Herdecker Linie bei Einhaus nach Cabel und auf der Strecke von Altenhundem nach Creuzthal.

Außerdem wurde das zweite Geleise auf der Strecke von Gladbach bis Viersen hergestellt, aber noch nicht in Betrieb genommen. Im Bau begriffen war das zweite Geleise ult. 1867 auf den Strecken:

von Herzogenrath bis Neuß auf . .	8,61	Meilen,	von Hagen bis Einhaus auf	0,48	Meilen,
„ Uerdingen bis Homberg „ . . .	1,57	„	„ Einhaus bis Hengstey (drittes Geleise) auf	0,23	„
„ Dortmund „ Aplerbeck „ . . .	1,25	„	„ Hengstey bis Cabel auf	0,32	„
„ Unna „ Soest „ . . .	3,97	„	„ Limburg „ Altena „	1,77	„
„ Bochum „ Essen „ . . .	2,11	„	„ Grevenbrück bis Altenhundem auf . .	0,23	„
„ Ueberruhr „ Kupferdreh auf .	0,66	„	„ Hengstey bis Holzwickede auf . . .	2,29	„

2. **Ausgeführte Bauten an Brücken und Bauwerken.** Außer verschiedenen kleineren Bauten wurden im Jahre 1867 noch folgende größere vorgenommen:

In Folge entstandener Auskolkungen wurden vier, früher nicht befestigte Bogenöffnungen der Fluthbrücke über die Ruhr bei Steele durch Bruchsteinpflaster und Heerdmauern befestigt; ferner wurden die beiden Ruhrstrom-Fluthbrücken auf der Strecke Duisburg-Mühlheim an den durch den Strom gefährdeten Stellen ebenfalls mit einer starken Heerdmauer und einem Steinpflaster in der Sohle befestigt.

Ein 60 Fuß hoher Damm der Lethmathe-Iserlohner Zweigbahn, an welchem zu verschiedenen Malen die Böschung abgerutscht war, wurde an seinem Fuße durch eine 56 Fuß lange, 7 Fuß hohe Futtermauer von Bruchsteinen gesichert und die ganze Böschung auf 56 Fuß Länge mit einer 5½ Fuß starken Steinpackung abgepflastert.

Ferner wurden auf der Strecke Lethmathe-Altena und Altena-Verdohl 24 resp. 60 Quadratruthen Steinpackungen zur Sicherung des Bahndammes ausgeführt. Durch das Hochwasser im Frühjahr 1867 wurden die Böschungen und Bauwerke der Ruhr-Sieg-Eisenbahn in bedeutendem Umfange beschädigt und bestanden die dadurch hervorgerufenen Arbeiten außer der Befestigung der fortgerissenen Böschungen und Wiederherstellung der Steinpackungen an den größeren und kleineren Bauwerken:

in Ausführung der Erd- und Befestigungs-Arbeiten der beschädigten Strecken der Chaussee von Altena nach Verdohl an der Siegener Seite des Letterlingser Tunnels und am Schwarzenberge,

in der Wiederherstellung des unterspülten und theilweise fortgerissenen ersten Strompfeilers der Brücke mit eisernem Ueberbau über die Linie bei Pasel, sowie

in Ausführung einer Steinbühne oberhalb und eines Leitdeiches unterhalb der Brücke und

in der Ausführung von Erd- und Mauer-Arbeiten zur Wiederherstellung der ebenfalls zerstörten Wehr-Anlagen in der Hundem vor Bahnhof Altenhundem, sowie in dem Ferndorf- und Bittfeld-Flusse am Bahnhof Creuzthal.

3. **Stationsbauten.** Außer vielen kleineren Stationsbauten und Erweiterungen der Anschluß-Anlagen wurden folgende Bauten von größerem Umfange ausgeführt:

Zwischen den beiden Stationen Neuß und Kleinenbroich der linksrheinischen Strecken wurde bei dem Dorfe Büttgen eine neue Haltestelle ausgeführt.

Auf Bahnhof Gerresheim und Haan wurde ein neues Stations-Gebäude errichtet, die Bahnhöfe Bohwinkel und Elberfeld-Steinbeck wurden bedeutend erweitert resp. umgebaut, beziehungsweise mit den bezüglichen Arbeiten begonnen.

Auf Bahnhof Elberfeld-Düppersberg wurde ein neues Büreaugebäude vollendet.

Auf Bahnhof Rittershausen wurde mit der in Folge der Einmündung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn

Digitized by Google

bahn noch nothwendig gewordenen bedeutenden Erweiterung begonnen. Desgleichen wurde auf Bahnhof Hagen mit einer bedeutenden Erweiterung und der Anlage eines besonderen Güterbahnhofes der Anfang gemacht.

Auf Bahnhof Witten wurde ein neuer Locomotivschuppen für 11 Maschinen mit Drehscheibe, Wasserkrahn ꝛc., eine neue Lackirwerkstatt und eine neue Kesselschmiede hergestellt.

Auf Bahnhof Steele wurde der Bau eines 16ständigen Locomotivschuppens begonnen. Auf Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr wurde mit der Erweiterung desselben und mit der Anlage eines besonderen Güterbahnhofes der Anfang gemacht. Endlich wurde auf Bahnhof Altenbudem der Bau eines Locomotivschuppens für 6 Maschinen vollendet und der Bau eines Wasserstations- und Werkstätten-Gebäudes begonnen.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Außer kleineren Ausführungen wurden folgende neue Anlagen hergestellt:

Auf den linksrheinischen Bahnstrecken wurde die bisher mit Cramerschen Zeiger-Apparaten ausgerüstete, die Stationen Gladbach, Crefeld, Homberg und Ruhrort umfassende direkte Korrespondenzlinie mit Morse-Apparaten ausgerüstet und auf der Strecke Gladbach-Homberg ein dritter Leitungsdraht angelegt, in alle Stationen eingeführt und mit Morse-Apparaten versehen. Sämmtliche portative und Zeiger-Apparate wurden entfernt.

Auf den rechtsrheinischen Bahnstrecken wurde zunächst eine neue Leitung von Elberfeld nach Siegen über Hagen ausgeführt und ferner eine solche von Elberfeld über Langenberg nach Ruhrort angelegt.

Ferner traten den vorhandenen Leitungen im Laufe des Jahres 1867 noch hinzu: eine solche von Hagen über Hengstey, Schwerte, Holzwickede bis Unna mit Sprech-Apparaten auf diesen Stationen und für die Läutewerke von Hengstey bis Holzwickede, zwei Leitungen von Herdecke bis Hengstey, eine Leitung von Mülheim a. d. Ruhr bis Styrum, zwei Leitungen von Styrum bis Ruhrort, eine Leitung zwischen der Rhein- und Hafenstation daselbst, eine Leitung von Elberfeld bis Haan, zwei Leitungen von Haan bis Opladen und von Ohligs nach Solingen, eine Sprechleitung von der Kanalstation im Hochfelde bei Duisburg nach dem Rheinischen Bahnhofe im Hochfelde.

Auf den Bahnhöfen zu Hagen, Witten, Dortmund, Mülheim a. d. Ruhr und Siegen wurden besondere Telegraphen-Buden errichtet und mit Sprech-Apparaten versehen, um den beim Rangiren der Züge beschäftigten Beamten Gelegenheit zu geben, mit den Beamten auf der Station zu korrespondiren.

IV. Betriebsmittel.

1. **Locomotiven.** Durch Neubeschaffung sind hinzugetreten: doppelt gekuppelte Lastzugsmaschinen 41 Stück, einfach gekuppelte Schnellzugsmaschinen 10 Stück, zusammen 51 Stück.

Wegen Unbrauchbarkeit wurden demolirt und als altes Material verwerthet 6 gekuppelte Lastzugs-Locomotiven, nach deren Abzug sich der Bestand an Locomotiven am Schlusse des Jahres 1867 auf 261 Stück stellt, wovon noch fernere 6 Stück bis auf Weiteres außer Betrieb gesetzt wurden, so daß die Zahl der betriebsfähigen Locomotiven sich zu 255 Stück ermittelt.

2. **Personenwagen.** Dem Bestande ult. 1866 von 259 Stück traten im Jahre 1867 durch Neubeschaffung hinzu: 6drädrige Wagen I. u. II. Klasse 15 Stück, I., II. u. III. Klasse 5 Stück, III. Klasse 15 Stück, IV. Klasse 15 Stück, so daß der Bestand ult. 1867 beträgt . . . 309 Wagen.

3. **Gepäck- und Güterwagen.** Ein sechsrädriger Gepäckwagen wurde zu einem vierrädrigen mit 150 Ctr. Ladefähigkeit umgebaut. Bei den offenen Güterwagen traten hinzu: durch Neubeschaffung 733 Stück vierrädrige à 200 Ctr. Ladefähigkeit und durch Aufbau 1 Wagen mit 4 Rädern zu 100 Ctr. Ladefähigkeit.

V. Ausnutzung der Wagen. Jede Achse von Personenwagen war besetzt mit 1,$_{77}$ Personen und brachte ein 11,$_{44}$ Sgr. Auf jede Güter- und Gepäck- ꝛc. Wagen-Achse kamen 42,$_{75}$ Ctr. und eine Einnahme von 8,$_{54}$ Sgr.

VI. Personen-Verkehr. Mit dem 15. Januar 1867 wurden Doppel-Reisebillets für die III. Wagenklasse eingeführt, für welche der doppelte Lokalsatz mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung erhoben wird. Ferner wurde mit diesem Tage der Tarif für die Doppelreise-Billets für die I. u. II. Wagenklasse in der Weise ermäßigt, daß statt der bisher zur Anwendung gekommenen Sätze für Schnellzüge, mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, die Sätze für die gewöhnlichen Personenzüge mit gleicher Preis-Ermäßigung zur Einführung gelangten.

Es fuhren mit Retourbillets: in der I. Klasse . . 19390 Personen, in der II. Klasse . . 485716 Personen und in der III. Klasse . . 1412688 Personen. Die Einnahme für dieselben betrug 410613 Thlr.

Abonnements- und Schülerbillets wurden bereits früher eingeführt.

VII. Güter-Verkehr. Die im Laufe des Jahres 1867 eingeführten mannigfachen Tarif-Ermäßigungen sind auf den Ertrag von wesentlichem Einfluß gewesen, was daraus sich ergiebt, daß bei 22663010 Ctrn., welche im Jahre 1867 mehr befördert wurden, sich im Ertrage nur ein Mehr von 594982 Thlrn. ergiebt. Außer diesen Tarifermäßigungen sind gegen früher besondere Einrichtungen nicht getroffen.

VIII. Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben und Einnahmen. Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transport-Verwaltung zuerst nach Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv-Achsmeilen, dann nach Verhältniß der durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und endlich nach dem Durchschnitt beider zur Vertheilung gestellt, die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach Verhältniß der Bahnlänge zur Repartition gebracht.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transportbetriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transport-Verwaltung bestehenden Maßstabe.

Für die Zweigbahn Lethmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

Digitized by Google

IX. Beamten-Pensions- und Kranken-Kassen. Es bestehen:

a) eine Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten, welche von der Königl. Eisenbahn-Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden, aus der Zahl der Theilnehmer der Kasse gewählten Kuratoriums verwaltet wird; dieser Kasse müssen alle definitiv angestellten Beamten mit einem verhältnißmäßig geringeren Beitrage ebenfalls beitreten und erlangen sie für diesen geringeren Beitrag Ansprüche auf eine eventuelle Zuschuß-Pension und auf Kinder-Erziehungsgelder; auch können diese letzteren Beamten der Kasse bezüglich einer Wittwen-Versicherung beitreten;

b) eine Pensionskasse für die definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten, welche von der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird;

c) eine Krankenkasse, welche von dem gedachten Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse unter Aufsicht der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird. Sämmtliche, mit weniger als 500 Thlr. Gehalt angenommene Beamte, ohne Unterschied, ob diese Annahme eine definitive, kontraktliche oder probeweise ist, sowie die ständigen Arbeiter, sind verpflichtet, die mit 500 Thlr. und mehr besoldeten Beamten aber berechtigt, dieser Kasse anzugehören. Ultimo 1867 gehörten derselben 3205 Beamte und 1456 Arbeiter an und es betrug der Bestand der Kasse, die Effekten zum Nennwerthe gerechnet, 14119 Thlr. 9 Sgr.

X. Neue Bahnlinien. In der Ausführung waren begriffen:

a) die Zweigbahn von Haan bis Köln mit Seitenbahn von Ohligs-Wald nach Solingen; die Linie von Haan nach Mülheim (3,83 M. lang) und die Seitenbahn von Ohligs-Wald nach Solingen (0,75 Meilen) wurde beinahe ganz vollendet und die Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen am 25. September 1867 dem Verkehre übergeben; bezüglich der Strecke von Mülheim am Rhein nach Deutz und Köln ist die definitive Festsetzung noch nicht erfolgt;

b) die Zweigbahn von Barmen-Mittershausen über Lennep nach Remscheid, 2,42 Meilen lang;

c) die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei dem Dorfe Hamm bei Düsseldorf, beinahe 1 Meile lang;

d) die Zweigbahn von Mülheim a. Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg; die Strecke Mülheim-Gladbach von 1,19 Meilen ist in der Ausführung begriffen, dagegen sind für die Fortsetzung der Bahn nach Bensberg die technischen Vorarbeiten noch nicht zum Abschluß gekommen;

e) die Ruhrthal-Eisenbahn von Düsseldorf über Arnsberg nach Warburg; in Betreff der Strecke Düsseldorf-Ratingen, Kettwig und Werden nach Kupferdreh, 5 Meilen lang, nähern sich die Vorarbeiten dem Abschlusse, dagegen waren dieselben für die Strecke Dahlhausen-Herdecke ult. 1867 noch im Gange; die 5,83 Meilen lange Strecke von Schwerte bis Arnsberg ist in Angriff genommen und auf der 12½ Meilen langen Strecke Arnsberg, Meschede, Stadtberge, Warburg sind die Vorarbeiten noch im Gange;

f) die Zweigbahn von Bochum nach der Zeche Königsgrube beziehungsweise dem Bahnhofe Herne der Köln-Mindener Bahn, 0,98 Meilen lang, und

g) die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer von 1,35 Meilen Länge.

XI. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

10b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo von 0,40 Meilen ist Eigenthum des Holländischen Staats, der Betrieb derselben ist von der, Seitens der Holländischen Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übertassen. Die Betriebs-Einnahmen für dieselbe verbleiben der Bergisch-Märkischen Verwaltung, sobald sie den Betrag von 3000 Gulden pro Jahr nicht übersteigen, wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staats nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Wie bereits ad II dieses Berichts erwähnt, beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt:
für den Güterverkehr 74,45 Meilen = 560,76 Kilometer, für den Personenverkehr 72,11 Meilen = 543,13 Kilometer.
Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr zu 77,01 Meilen und für den Güterverkehr zu 79,57 Meilen angenommen, weil auf den Zweigbahnen Langenbreer-Laer (0,41 Meilen), Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen), von Duisburg nach dem Hochfelde (0,56 Meilen), Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen) und Hohfscheidt-Kämpchen (0,28 Meilen) ein Personenverkehr nicht stattfindet, weil ferner die Strecke Erkrath-Hochdahl (0,24 M.) wegen der geeigneten Ebene doppelt gerechnet und für die Zweigbahnen Ohligs-Wald-Solingen (0,75 M.) und Lethmathe-Iserlohn (0,72 M.) je eine Meile angenommen wird und weil endlich für die dem Güterverkehr dienende Zweigbahn Steele-Dahlhausen (0,52 M.) eine Meile in Ansatz kommt.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad III dieses Berichts.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 150 u. 160 beziehungsweise ad II a bis d dieses Berichts speziell angegeben.

76—86. In dem verwendeten Anlage-Kapitale ist das für die Strecke Haan-Opladen und Ohligs-Wald-Solingen verbrauchte nicht enthalten, weil die Bau-Ausgaben für diese Strecken und für die dem Verkehre erst im Jahre 1868 übergebene Strecke Opladen-Mülheim am Rhein zusammen verrechnet sind. Den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 liegen deshalb 74,22 Meilen = 559,02 Kilometer zu Grunde.

87a. Das Stamm-Actien-Kapital hat sich gegen das Vorjahr um 5000000 Thlr. vermehrt, welche emittirt wurden für den Bau einer Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg nebst den als zweckmäßig sich ergebenden Verbindungen mit den bergbaulichen und industriellen Anlagen der benachbarten Thäler und für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei Hamm oberhalb Düsseldorf.

Digitized by Google

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind nur die für den Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ prozentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie von 18000000 Thlr. mit 3¾ Proc. Zinsen vom Staate garantirt.

91d. Dies sind 6rädrige Tender-Lokomotiven.

96d. Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

97b, 99b, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Betriebslänge von 75,₅₀ Meilen = 569,₂₇ Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet. (Siehe Erläuterung zu Kol. 12.)

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 3 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Außer den hier aufgeführten besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

130 u. 145. Die im Laufe des Jahres 1867 neu beschafften 50 sechsrädrigen Personenwagen und 934 Güterwagen waren nur kurze Zeit im Betriebe: auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 27 resp. 563 Wagen mit 81 und 1126 Achsen und eine Durchschnittsleistung pro Achse von 4999,₆ und resp. 1403,₈ Meilen.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die hier (in Kol. 147) aufgeführten 404426 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von Güterwagen, wenn auch in besonderen Arbeitszügen, zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mitberücksichtigt.

149a. Hierin sind auch die von den 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes zurückgelegten 16041 Achsmeilen enthalten.

149b. Von den hier aufgeführten kommen 31268 Achsmeilen auf die 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes, 154588 Achsmeilen auf fremde Gepäck- und 607107 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personenverkehr benutzten Strecken von 72,₁₁ Meilen = 543,₁₃ Kilometern zu Grunde. (Siehe ad II dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 12.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Ueber die im Durchgangs-Verkehre beförderten Güter sind besondere statistische Aufzeichnungen nicht geführt, dieselben vielmehr dem Binnenverkehre zugerechnet worden.

185b. Die hier angegebenen 1238 Centnermeilen sind von 57 Equipagen zurückgelegt worden, die von den übrigen Fahrzeugen zurückgelegten Meilen sind nicht notirt.

230. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Bahnhöfe und Telegraphen enthalten.

263. Dies ist der Antheil des Holländischen Staates an der für die Strecke von der Preußisch-Holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme.

270—275. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen war die hier (in Kol. 270a) aufgeführte Summe erforderlich, zu welcher der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie für die, zum Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten Obligationen einen Zuschuß von 106052 Thlrn. zu leisten hatte.

Aus dem Banfonds der Zweigbahn von Haan nach Köln waren 9468 Thlr zu decken.

Es sind deshalb in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen 4068356 + 106052 + 9468 = 4183876 Thlr.

275c. Dies ist der Betriebs-Ueberschuß der im Laufe des Jahres 1867 eröffneten Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn sind besondere Reserve- und Erneuerungsfonds eingerichtet, bezüglich deren jedoch insofern ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß besteht, als die Einnahmen und Ausgaben aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem Transportbetriebe, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber den Bestand dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve- | Erneuerungs-Fonds. Thlr.		Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds. Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1866	257 247	353 505	187 739
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1867 incl. des Nominalwerths der angekauften Effekten	202 393	1 023 702	324 674
Summe der Einnahmen	459 640	1 377 207	512 413
Ausgaben im Jahre 1867 für			
a) Bahn-Anlagen (Schienen, Schwellen, Brücken ꝛc.)	9 246	636 377	233 583
b) Betriebsmittel	36 920	300 252	72 343
c) Papier und Druck neuer Coupons	679	—	5 201
d) Stempelkosten ꝛc. zum Vertrage über Erwerbung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn	28 589	—	—
e) die zweite Rate des Kostenpauschquantums an das Komité des Bahnprojekts Köln-Düsseldorf-Kassel	25 000	—	—
f) sonstige Ausgaben und zum Ankauf von Effekten	70 667	93 993	73 959
g) Nominalwerth verkaufter und ausgelooster Effekten	76 100	101 800	79 900
Summa der Ausgaben	247 201	1 132 422	464 986
Der Bestand ult. 1867 beträgt . .	212 439	244 785	47 427

Digitized by Google

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867 überhaupt	77,66	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	74,45	Meilen,
1866 „	70,14	„	„ „ „	„	69,75	„
pro 1867 mehr	7,52	M.	überh. u. im mittleren Jahresdurchschnitte	4,70	Meilen.

288. Einschließlich der Betriebsdienst- und Baugüter wurden gegen das Jahr 1866 mehr befördert 22 663 011 Z.-Ctr. = 19,05 Proc.

346—365. Die mit 482 903 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die unter No. IXa dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 83 692 Thlr. beginnende Zeile auf die ad b ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

18. Hessische Nordbahn.

I. Die **Verwaltung** der ehemaligen Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, welche in Folge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, die Benennung „Hessische Nordbahn" erhielt, ist vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen. Letzterer hat mit der Leitung der Geschäfte die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" beauftragt, welcher eine aus 5 Mitgliedern bestehende Deputation der Actionäre berathend und beaufsichtigend zur Seite steht.

Während des Jahres 1867 wurden Seitens der Gesellschafts-Deputation Unterhandlungen mit der Verwaltung des Bergisch Märkischen Eisenbahn-Unternehmens angeknüpft, welche eine Verschmelzung der Hessischen Nordbahn mit dem letzteren Unternehmen zum Ziele hatten.

Mit Genehmigung der Actionäre kam unterm 7./10. März 1868 ein Vertrag zwischen der Hessischen Nordbahn-Verwaltung und derjenigen des Bergisch-Märkischen Unternehmens zu Stande, welcher unterm 17. April desselben Jahres die Allerhöchste Bestätigung erhielt und nach welchem die Hessische Nordbahn vom 1. Januar 1868 ab in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übergeht.

Die Actionäre der Hessischen Nordbahn erhalten für jede Actie eine jährliche Rente von fünf Thalern.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze (bei Haueda)	17,0	Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn)	2,20	„
Außer diesen	19,20	Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Haueda bis Warburg	0,62	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe	19,82	Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich benutzte Strecke Kassel-Guntershausen von 1,65 M. ist doppelgeleisig. Auf der Strecke von Gerstungen bis Bebra wurde im Jahre 1867 mit der Legung des zweiten Geleises begonnen.

96d u. 109d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

140. Mit Rücksicht darauf, daß die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen von denjenigen der Personenwagen nicht getrennt notirt werden, sondern in den letzteren mitenthalten sind, kann auch der Procentsatz, bis zu welchem die bewegten Plätze der Personenwagen besetzt waren, nicht angegeben werden.

177b. Es wurden befördert: 24 Lokomotiven und 1150 Achsen anderer Eisenbahn-Fahrzeuge.

177c. An sonstigen Fahrzeugen kamen zur Beförderung: 33 Leichen und 920 Achsen Wagen u. s. w.

178b. Außerdem sind noch 4162 Achsen Thiere (in Wagenladungen) zur Beförderung gekommen.

260. Hierin sind 37 171 Thlr. enthalten, welche eine Zinszahlung an die Main-Weser-Bahn aus der Zeit vom 1. Juli 1854 bis ult. 1867 repräsentiren.

19. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 (wie im Vorjahre) folgende Linien:

A. **Die Oberschlesische Eisenbahn.**

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz	26,06	Meilen.
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna	0,23	„
zusammen	26,29	Meilen;
2) folgende Zweigbahnen:		
a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt und den Schächten der Königin-Louise-Grube	0,17	Meilen,
b) „ Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte	0,12	„
zu übertragen	0,29	Meilen, 26,29 Meilen,

Digitized by Google

übertragen	0,29 Meilen,	26,29 Meilen,
c) von Kattowitz nach der „Emanuelssegen-Grube und Idahütte	1,70 „	
d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube"	0,39 „	
e) „ Mysłowitz über Neuberun nach Oswiecim	3,04 „	
f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice	0,24 „	
g) „ Morgenroth nach Tarnowitz	2,21 „	
h) „ Kattowitz nach Karolinen-Grube (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinenbau-Anstalt	0,70 „	
i) „ Schwientochlowitz nach Königshütte	0,29 „	
zusammen	9,08 „	
Ueberhaupt	35,35 Meilen.	

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Mysłowitz) nach der Louisenglücks-Grube	0,37 Meilen,	
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht	0,14 „	
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube	0,90 „	
zusammen	0,71 „	
Von vorstehenden	36,06 Meilen	
sind verpachtet: a) die Strecke Mysłowitz-Slupna-Landesgrenze	0,22 Meilen	
an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn;		
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelssegen-Grube-Idahütte von	1,70 „	
an die Wilhelms-Bahn.		
Außer Betrieb befindet sich die Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von	0,07 „	
zusammen	2,0 „	
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe	34,06 Meilen.	

B. **Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.**

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen	21,94 Meilen.
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau	5,90 „
zusammen	27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. **Die Stargard-Posener Eisenbahn**

von Stargard über Woldenberg nach Posen von 22,63 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgeld für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thlrn. des 5 000 000 Thlr. betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thlr. jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

D. **Die schmalspurigen Pferdebahnen** im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Mysłowitz) nach der Louisenglücks-Grube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,20 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 u. 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der Letzteren.

Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungsquantum umfaßte 15035425 Ctr. mit 20554922 Centnermeilen und 101374 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VI. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Beamten-Pensions-Kasse. Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.**

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1867 einen Bestand von 56699 Thlrn. und 380 Mitglieder hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter (ohne Bestand), eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 11638 Thlrn., eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4747 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 14134 Thlrn. ult. 1867.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Verschmelzung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist

Digitized by Google

in Aussicht genommen. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1882 Thlrn. und 822 Theilnehmern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1730 Thlrn. ult. 1867.

VIII. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

2b. Außerdem gehören noch 2 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

11. Von den hier aufgeführten 34,₀₆ Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:
a) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . . . . 29,₁₀ Meilen,
b) die Zweigbahnen: Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice . . . . . 0,₂₄ „
Morgenroth-Tarnowitz . . . . . 2,₂₁ „
zusammen 31,₄₅ Meilen.
Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

12. Zu den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,₀ und für den Güterverkehr auf 34,₀₆ Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zu Grunde, in welchem die einzelnen Strecken wie folgt abgerundet sind:
1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . . . . 30,₅ Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz-Grenze bei Sosnowice . . . . . 0,₀ „
b) Morgenroth-Tarnowitz . . . . . 2,₅ „
Summe wie oben 33,₀ Meilen.

13. Die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz ist doppelgeleisig.

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II 1a und b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II 4 dieses Berichts), sowie für die ad V und VI aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

84. Hierin sind 251531 Thlr. Kosten der Vorarbeiten und der Verwaltung während der Bauzeit enthalten.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,₃₅ Meilen (siehe ad II 1a und b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen einschließlich der Baukosten der Maschinen-Bau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195211 Thlrn. hat ult. 1867 überhaupt 3388302 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282358 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener Eisenbahn.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B der Oberschlesischen Eisenbahn sind 363200 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 782200 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personen-Verkehr benutzten 31,₄₅ Meilen der Oberschlesischen und 27,₈₄ Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,₂₉ Meilen oder 448,₀₈ Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 120625 Nutz- und 6630190 Achsmeilen.

Alle 3 Linien.

137a. Zu dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 7732 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2564 Thlr. Steinkohlen-Prämien.

175b. Außerdem sind zur Unterhaltung des Bahnkörpers an Erd- und Kiesmassen frachtfrei befördert worden:
auf der Oberschlesischen E. . . . . 1154958 Ctr. (mit 5428995 Centnermeilen),
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E. . . . 398378 „ „ 803146 „
„ „ Stargard-Posener E. . . . . 271002 „ „ 753761 „

185a. Hiervon kommen . . . . . auf tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter / auf frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter
bei der Oberschlesischen E. . . . . 1904312 Ctr.-Meilen, 26481331 Ctr.-Meilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E. . . . 159825 „ „ 5303330 „ „
„ „ Stargard-Posener E. . . . . 27470 „ „ 2206447 „ „
Die außerdem von den Erd- und Kiesmassen zurückgelegten Centnermeilen sind in der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 175b aufgeführt.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,₄₅ Meilen zu Grunde.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 3814445 Thlrn.,
(einschließlich 492 Thlr. Reste) treten noch hinzu die Netto-Ueberschüsse
a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von . . . . . 24329 „
b) der Stargard-Posener Eisenbahn von . . . . . 35307 „
sowie der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit . . . 64958 „
so daß hier (in Kol. 270—276) . . . . . 3939039 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 28117 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

Digitized by Google

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 u. 1863 der Statistik S. 27. resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1867 befördert:

65182 Personen,	1186 Stück Rindvieh ꝛc.,
4497 Ctr. Passagiergepäck,	51 Hunde,
2337684,₉ Ctr. Güter,	13 Equipagen und
17 Pferde,	154 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Die Einnahmen haben 10890 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., die Betriebskosten 8805 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. und der Ueberschuß 2084 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf. betragen. Das Anlage-Kapital der Trajekt-Anstalt beträgt 76112 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf. Dasselbe hat sich also zu 2,₇₄ Proc. gegen 0,₄₄ Proc. im Vorjahre verzinst.

III. **Bahn-Anlagen.** Die wesentlichsten Bau-Ausführungen während des Jahres 1867 waren folgende:

Auf dem Bahnhofe Bingerbrück wurde der vorhandene Locomotivschuppen zur Unterbringung von weiteren 3 Maschinen vergrößert und der Bau eines mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Stations-Gebäudes begonnen. Auf dem Bahnhofe Langen-Lonsheim wurde ein massiver Güterschuppen erbaut und der auf dem Bahnhofe Sobernheim befindliche, in Holzwerk aufgeführte Güterschuppen nach Waldböckelheim versetzt. Das Stations-Gebäude zu Kronweiler brannte am 7. Mai ab, an dessen Stelle der Bau eines neuen in Angriff genommen wurde.

Die Räumlichkeiten der Wartesäale auf den Bahnhöfen Fischbach, Türkismühle, St. Wendel und Ottweiler wurden vergrößert. In Neunkirchen wurde eine neue Kohlenladebühne und in St. Wendel eine neue Viehrampe errichtet.

Mit der Ausmauerung der noch nicht vollständig ausgewölbten Tunnel wurde fortgefahren.

Auf dem Bahnhofe Türkismühle wurde die im Jahre 1866 begonnene Verbreiterung des Planums behufs Erweiterung des Geleises beendet und dieses Geleise nebst einer Weiche gelegt. Ueberhaupt hat in Folge eingetretener Vergrößerung des Verkehrs eine Vermehrung der Geleise stattgefunden: in Bingerbrück 222 lfde. Ruthen, in Kirn 130 lfde. Rthn., in Fischbach 33 lfde. Rthn., in Türkismühle 48 lfde. Rthn., in St. Wendel 78,₄₉ lfde. Rthn. und in Neunkirchen 42 lfde. Ruthen. In Bingerbrück, Kirn, Ottweiler und Neunkirchen wurde je eine Centesimal-Brückenwaage aufgestellt.

In der Nähe der Endstation Neunkirchen wurde durch die Königl. Bergwerks-Direktion ein neuer Förderschacht für die Kohlengrube Ziehwald, sowie eine Verladestation und Zweigbahn nach der Hauptstation angelegt.

IV. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen:

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1867 einen Bestand von 71115 Thlrn. hatte und an welchen 397 Beamte Theil genommen haben;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1867 einen Bestand von 12121 Thlrn. hatte und 119 Theilnehmer zählte;
3) ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeldlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Dieser Fonds hatte ult. 1867 einen Bestand von 9141 Thlrn. Es nahmen an demselben ca. 323 Beamte und 440 Arbeiter Theil.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

121b. Außerdem legten die Locomotiven der Königl. Saarbrücker Eisenbahn auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück: 4635 Meilen vor Personenzügen, 16 Meilen vor Güter-, 4 Meilen vor Arbeitszügen, 210 Meilen als Vorspann und 168 Meilen leer, zusammen 5033 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Königl. Saarbrücker Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Locomotiven wurden 95⁸⁸/₁₀₀ Klafter Scheithol̈z und 11037 Stück Reiserwellen à ½ Cbfß. verbraucht.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 61976 Achsmeilen auf der Königl. Saarbrücker Eisenbahn zurück.

161. Hierunter befinden sich 61623 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172b—d. Dies sind ausschließlich Kohlen aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten. Die in Kol. 172b aufgeführten 377340 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen (in Kol. 172c mitenthalten) und durch Spediteure weiter gesandt worden, erscheinen also doppelt.

197 u. 198. Von den Privat-Depeschen wurden 697 und von den Staats-Depeschen 15 von der Königl. Saarbrücker Eisenbahn übertragen.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

Digitized by Google

1451 Thlr. 1 Sgr. 4 Pf. aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
9166 „ 24 „ 3 „ „ „ Güter-Verkehre (Kol. 217),
272 „ 15 „ 8 „ „ sonstigen Quellen (Kol. 219),
zus. 10890 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol. 207 durchschnittlich 15503 Thlr. pro Meile und 2058 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge,
„ „ 218 „ 33976 „ „ „ „ 4511 „ „ „ „
„ „ 221 „ 53513 „ „ „ „ 7104 „ „ „ „

255. Hierunter befinden sich 3626 Thlr. Remuneration und sonstige Auslagen für den Verwaltungs-Ausschuß.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 8805 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 35508 Thlr. pro Meile und 4715 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen pro 1867 mußte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 111451 Thlr. gegen 108468 Thlr. im Vorjahre zuschießen. Der in den Jahren 1860—1864, 1866 und 1867 geleistete Gesammt-Zuschuß Seitens des Staats beträgt 776549 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 218 Thlr., / für Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 3090 „
beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 85187 Thlr., / „ Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 21223 „

346—365. Die mit 61672 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter No. IV. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellten Beamte, und die mit 9709 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg . . . . . 7,13 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Ratibor nach Leobschütz . . . . . 5,95 „
b) „ Nendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche . . . . 9,20 „
c) „ Friedrichsgrube nach Lazisk . . . . . 1,20 „
d) „ dem Bahnhofe Cosel bis zum Klodnitz-Kanal . . . . . 0,10 „
zusammen 22,78 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von der Idaweiche bis Idahütte . . . . . 0,21 Meilen,
2) „ „ „ „ Emanuelssegen . . . . . 0,80 „
3) „ „ „ „ Kattowitz . . . . . 0,63 „
gepachtet von der Oberschlesischen Verwaltung,
4) von der Landesgrenze bis Oderberg . . . . . 0,44 „
gepachtet von der Kaiser Ferdinands Nordbahn. zusammen 2,09 „
Ueberhaupt 24,84 Meilen.

Hiervon ab die ad 2d aufgeführte Strecke von Cosel bis zum Klodnitz-Kanal, welche verpachtet ist, mit . . . . . 0,10 „
so daß im eigenen Betriebe verbleiben. . . . . 24,74 Meilen.

Auf den Zweigbahnen von Friedrichsgrube nach Lazisk, von Idaweiche nach Idahütte und von Idaweiche nach Emanuelssegen (zus. 2,29 Meilen) findet Personenverkehr nicht statt; es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 . . . 22,45 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1867 mit einem Bestande von 25304 Thlrn. abschloß und 31 Mitglieder hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2311 Thlrn. ult. 1867 und 289 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 491 Thlrn. ult. 1867 und 389 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 432 Thlrn. ult. 1867 und 415 Betheiligten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter, welcher später als definitives Mitglied der Direktion zugetheilt wurde.
14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Wilhelmsbahn sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 168 speziell angegeben.
209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Pauschsumme.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

Digitized by Google

22a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum der „Eisenbahn-Gesellschaft Gößnitz-Gera", deren Direktorium seinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der „Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine Verzinsung von 4 Proc. ergiebt.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen geführt.

121—153. Aus dem in vorstehender Erläuterung angegebenen Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen gestellten Transportmittel.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 382 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

234. Dies sind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütungen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

272. Diese 3,5 Proc. Dividende sind auf 847 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden; die im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staatsregierung befindlichen 750 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß. (Siehe Erläut. zu Kol. 87a.)

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

22b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der Sächsisch-Bayerischen Linie) führende Eisenbahn ist Eigenthum der „Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft", deren Direktorium seinen Sitz in Greiz hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstl. Reußische Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 367 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Digitized by Google

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Wagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie in den Tabellen bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

294. Im Vorjahre haben die Ausgaben die Einnahmen um 3008 Thlr. überstiegen. Es ist deshalb hier der ganze, für das Jahr 1867 erzielte Ueberschuß in Ansatz gebracht worden.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23 b. Zittau-Reichenberger-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt ist.

172. Wie in den Tabellen bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 21 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für Extrazüge (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht trennen lassen.

294. Im Vorjahre haben die Ausgaben die Einnahmen um 15 900 Thlr. überstiegen. Es ist deshalb hier der ganze, für das Jahr 1867 erzielte Ueberschuß in Ansatz gebracht worden.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

---

24. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen,
2) „ mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . 3,30 „
zusammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personenverkehr nicht statt.

Die im Jahre 1868 zwischen der Alberts-Bahn-Gesellschaft und der Königl. Sächsischen Staats-Regierung über den Erwerb der Alberts-Bahn in das Eigenthum des Staats gepflogenen Verhandlungen haben dahin geführt, daß zwischen dem Direktorium der Alberts-Bahn und dem Königl. Sächsischen Finanz-Ministerium ein Vertrag vereinbart

Digitized by Google

wurde, welchen die am 3. November 1868 abgehaltene außerordentliche General-Versammlung der Actionäre genehmigte. Nach diesem Vertrage soll die Alberts-Bahn mit dem 1. Juli 1868 in das Eigenthum des Sächsischen Staats übergehen. Die Uebergabe und die Vereinigung des Betriebes mit den Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen erfolgte am 28. November 1868.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

90. Die hier aufgeführte Summe ist bereits in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 85) mitenthalten.

97b, 99a, 114b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

102b. Hierunter befindet sich ein Postwagen.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 59 Extrazügen befördert; von diesen ist nur die Einnahme, nicht aber die Personenzahl notirt.

201e. Hierin sind 2322 Thlr. Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Extrazüge enthalten.

279a. Diese 3814 Thlr. sind für außerordentliche Zwecke, als Steuerzuschläge, Reparaturen in Folge Beschädigungen durch Wasser u. s. w. verausgabt.

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1)	die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel	14,08 Meilen,
2)	die am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Altona nach Blankenese von	1,2 „
3)	die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von	0,22 „
	von welcher 0,22 Meilen auf Altonaer und 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen sind; letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat;	
4)	die Zweigbahn von Neumünster nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn)	4,60 „
5)	die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt von	8,3 „
	mit der Zweigbahn Kiel-Ascheberg von	3,6 „
	zusammen	32,8 Meilen,
	für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Altona-Blankeneser Zweigbahn der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	32,2 „

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft leitete auch im Jahre 1867 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1867 waren folgende Strecken doppelgeleisig:

a)	die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	0,22 Meilen,
b)	von Altona nach Pinneberg	2,0 „
c)	„ Elmshorn nach Neumünster	6,9 „
d)	„ Neumünster nach Rendsburg	4,60 „
	zusammen	13,32 Meilen.
	Im Jahre 1867 wurde das zweite Geleise auf der Strecke Pinneberg-Elmshorn von . . .	2,0 „
	dem Betriebe übergeben, so daß ult. 1867 die Bahnlinie Hamburg-Rendsburg von	15,32 Meilen
	ununterbrochen doppelgeleisig war.	

2) **Brücken.** Die große Brücke über die Eider bei Rendsburg bedurfte einer bedeutenden Reparatur, mit welcher im Jahre 1866 begonnen wurde. Im Jahre 1867 wurde der größte Theil der Brücke mit neuen gußeisernen Trägern versehen. Der Rest der Reparatur soll im Jahre 1868 vollendet werden.

Die Kosten dieser Reparatur betrugen bis ult. 1867 40068 Thlr.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden ausrangirt: 1 Lokomotive, 2 Personen- und 5 Arbeitswagen. Durch Neuanschaffung sind hinzugekommen: 2 Güterzugs-, 4 Schnellzugs- und 4 Tender-Maschinen für gemischte Züge und 22 vierrädrige offene Güterwagen. Von den älteren Güterwagen wurden 10 zu Arbeitswagen umgebaut.

V. **Personenverkehr.** Seit Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn (16. Juli 1866) ist auf den Altona-Kieler Bahnen ein Versuch mit Einführung von Abonnements-Billets gemacht. Dieser Versuch hat jedoch nur auf Entfernungen von 1—3 Meilen zu einem Resultate geführt und vorzugsweise zwischen den Stationen Hamburg, Altona, Bahrenfeld, Flottbeck und Blankenese.

Die Abonnements-Billets werden ausgegeben für 1, 3, 6 und 12 Monate für II. und III. Wagenklasse.

Die Anzahl der im Jahre 1867 ausgegebenen Abonnements-Billets betrug 3409 Stück.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Hamburg bis Rendsburg (siehe ad III. dieses Berichts).

14. Die Altona-Kieler Eisenbahn wurde am 18. September 1844, die Rendsburg-Neumünstersche am 18. September 1845, die Ostholsteinischen Bahnen am 1. Juni 1866, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am 16. Juli 1866 und die Zweigbahn Altona-Blankenese am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergeben.

76—85. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das Anlage-Kapital der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Von demselben kommen

Digitized by Google

		auf die Altona-Kieler Eisenbahn	Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn
Kol. 76.	Vorarbeiten	156654 Thlr.	8600 Thlr.
„ 77.	Grunderwerb	415089 „	30306 „
„ 78.	Bahnkörper	863000 „	255617 „
„ 79.	Oberbau	1334838 „	201802 „
„ 80.	Signalvorrichtungen, electromagnetische	in Kol. 90	5364 „
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	1237026 Thlr.	62922 „

78. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

84. Dies ist die Differenz zwischen Anlage-Kosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

95. Die hier aufgeführten 4172665 Thlr. repräsentiren die Anlage-Kosten der neueren Linien der Altona-Kieler Eisenbahn. Von demselben kommen:

auf den Altona-Kieler Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	738618 Thlr.
„ die Ostholsteinischen Bahnen	3053441 „
„ „ Altona-Blankeneser Zweigbahn	380606 „
Hierzu das Anlage-Kapital der älteren Linien mit	5894509 „
ergiebt ein Gesammt-Anlage-Kapital von	10067174 Thlrn.

Die Bau-Conti der neuen Bahnen waren ult. 1867 noch nicht abgeschlossen, es kann deshalb eine Spezifizirung und genaue Feststellung des verwendeten Anlage-Kapitals erst später erfolgen.

87c. Diese 220000 Thlr. sind im Jahre 1855 angeliehen worden.

90a. Hiervon sind 606170 Thlr. dem Reservefonds entnommen, der Rest von 85668 Thlrn. besteht in Agio-Gewinn bei verkauften 4500 Stück Altona-Kieler Stamm-Actien.

90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe dem Reservefonds entnommen worden.

113—116. Außer den hier aufgeführten Summen sind für Anschaffung von Transportmitteln verausgabt:

à Cento der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	63314 Thlr.
à „ „ Ostholsteinischen Bahnen	192619 „
zusammen	255933 Thlr.

164a. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Personen. Wie viele im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert wurden, kann nicht angegeben werden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208 Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft sind im Jahre 1867 Privatdepeschen nicht befördert worden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

279a. Diese 12000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. In dieser Summe sind 22712 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Staatsrechnungswesen zu Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. In Folge dessen hat die Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen ihr Rechnungsjahr, welches ebenfalls die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, aufgehoben und vom 1. Januar 1868 ab das Kalenderjahr eingeführt. Die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 umfassen die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßte folgende Linien:

1)	die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg	38,65 Meilen,
2)	folgende Zweigbahnen:	
a)	Geiselhöring-Straubing-Passau	12,45 „
	und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet)	0,20 M.,
b)	Schwandorf-Cham-Furth am Walde	9,10 „
	und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet)	0,90 M.,
c)	(Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth	13,15 „
d)	Weiden-Mitterteich-Eger	8,05 „
	zusammen	81,4 Meilen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 2 vierrädrige Tender-Lokomotiven für den Rangirdienst, 8 sechsrädrige gekuppelte Lokomotiven mit Tendern, 10 Gepäck-, 2 Bahnpost-, 68 offene und 162 bedeckte Güterwagen (sämmtlich vierrädrig) vermehrt.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1867 an 139 Personen in Summa 1675 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 65651 Thlrn. ab;

Digitized by Google

2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende Dezember 1867 zus. 3283 Mitglieder zählte, in der 15monatlichen Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. 1867 . . . 8349 Thlr. vereinnahmte, für 41 Sterbefälle 7619 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 730 Thlrn. ult. 1867 abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 189 Thlr. und in minimo 183 Thlr. gezahlt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I dieses Berichts angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden und es umfaßt das Betriebsjahr 1867 (der Ausgleichung wegen) den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, hat eine Ausscheidung derselben für den Zeitraum vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1866 stattgefunden. Die auf diese Periode sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Ueberall da, wo eine genaue Ausscheidung nicht möglich war (z. B. bei den Einnahmen und Ausgaben Kol. 201—264 der Tabellen), sind annähernde Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Schwandorf und Irrenlohe ist doppelgeleisig. Zwischen Nürnberg und Mögeldorf (¼ Meile) ist der Bau des zweiten Geleises in Angriff genommen.

82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.

91d. Dies sind vierrädrige Tender-Lokomotiven, welche zum Rangirdienst verwendet werden.

109a. Hiervon kommen 2400 resp. 2600 Z.-Ctr. auf die Ladungsfähigkeit der Postwagen.

115a. Ebenso sind hierin die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienstgebäude.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand rc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

285—296. Der hier aufgeführten Vergleichung des Verkehrs und Ertrages sind die Resultate des Betriebsjahres vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866 gegenübergestellt.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb genommene
Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . . 1,745 „
überhaupt 49,143 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen enthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 19043 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 7236 Thlr., für die Transportverwaltung 24360 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1050 Thlr., zus. 32646 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf Station Berlin ist ein Reserve-Lokomotivschuppen, in Roßlau ein neues Stationsgebäude, in Elsnigk ein interimistisches Stationsgebäude, in Röderau ein Beamten-Logirhaus und ein Brennmaterialien-Schuppen und in Leipzig ein Lagerspeicher neu erbaut; ferner haben die Stationen Bitterfeld, Landsberg, Dessau und Röderau Centesimalwaagen erhalten.

IV. An **Betriebsmitteln** wurden beschafft: 4 neue Personenzug-Maschinen, 150 vierrädrige offene und 60 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 6 Personenwagen dritter Klasse und 6 vierter Klasse, 3 Bahnhofs-, 7 Bahnmeister- und 5 Erdtransport-Wagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

12. Die Tarifsätze der einzelnen Bahnen ist in der Statistik pro 1866 S. 172 angegeben.

13. Von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Wittenberg . . .	12,61 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,222 Meilen,
Bergwitz-Bitterfeld . . .	3,629 „	Jüterbogk-Linda	2,97 „
Landsberg-Halle	1,991 „	zusammen	20,822 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

104a. Hiervon sind 47 Erdtransport-, 80 Bahnmeister- und 36 Bahnhofswagen.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 292162 und auf fremden Bahnen 228043 Achsmeilen zurückgelegt; die letzteren sind aber bei Kol. 153 unberücksichtigt geblieben.

237. Hierin sind 47135 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.

243. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Bahn- und der Expeditionslokale.

245. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

284. Außerdem ist noch ein Fonds für Erweiterungsbauten und Reparaturen vorhanden, welcher ult. 1867 mit einem Bestande von 63922 Thlrn. abschloß.

Digitized by Google

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . . 35,91 Meilen,

b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg . . . . . 1,72 „

zusammen 37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,09 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Stationsbauten.** Der Ausbau der Haltestelle bei Seegefeld ist im Jahre 1867 vollendet worden; es sind daselbst folgende Gebäude errichtet: ein massives zweistöckiges Empfangsgebäude, ein massiver Güterschuppen und ein massives Stallgebäude mit Retiraden.

In Hamburg ist ein massiver Lokomotivschuppen zur Aufstellung resp. Reparatur von 7 Lokomotiven erbaut. Auf den Bahnhöfen Paulinenaue, Neustadt a. d. Dosse, Zernitz, Wilsnack und Schwarzenbeck wurden die hohen Perrons abgetragen und an Stelle derselben niedrige Perrons angelegt und abgepflastert; auf den Bahnhöfen Paulinenaue, Neustadt a. d. Dosse, Büchen und Schwarzenbeck sind außerdem Zwischen- resp. Seitenperrons hergestellt worden.

2) Auf freier Bahn wurden 5 Wohnhäuser für Wärterfamilien, zusammen 10 Wohnungen enthaltend, mit Stallgebäuden und Wirthschaftsbrunnen erbaut.

3) **Telegraphen.** Aus 235 Wärterbuden, welche mit elektrischen Läutewerken zur Signalisirung der Züge versehen sind, kann mit Hülfe von portativen Apparaten gesprochen werden. Als portative Sprech-Apparate waren früher Zeiger-Apparate in Anwendung, während im Laufe des Jahres 1867 zu diesem Zwecke Apparate nach Morse'schem Systeme eingeführt sind.

Von den noch vorhandenen 30 hölzernen optischen Telegraphen sind 4 Stück durch eiserne ersetzt, so daß jetzt 256 Stück eiserne optische Telegraphen im Gebrauche sind.

III. Die **Betriebsmittel** sind im Jahre 1867 wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden:

In **Zugang** kamen a) durch Neubeschaffung: 2 gekuppelte und 2 ungekuppelte Lokomotiven mit ebensoviel Tendern, 8 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 12 sechsrädrige Personenwagen III. Klasse, 4 sechsrädrige Personen-Gepäckwagen, 6 sechsrädrige Güter-Gepäckwagen, 50 vierrädrige bedeckte Güterwagen und 17 vierrädrige offene Materialien- (Arbeits-) Wagen;

b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 20 vierrädrige bedeckte und 7 offene Güterwagen, sowie 2 vierrädrige offene Ochsenwagen.

Der **Abgang** bestand in 1 gekuppelten Lokomotive nebst Tender, 3 sechsrädrigen Personenwagen I. u. II. Klasse, 1 sechsrädrigen Personenwagen II. u. III., 12 sechsrädrigen Personenwagen III. Klasse, 38 achträdrigen bedeckten und 5 vierrädrigen offenen Güterwagen. Diese Betriebsmittel wurden als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft.

Außerdem wurden noch 2 sechsrädrige und 13 vierrädrige Kohlenwagen zu offenen Güterwagen und ein sechsrädriger Schweinewagen zu einem Ochsenwagen eingerichtet.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

13. Die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf, mit Ausnahme einer Strecke von 0,09 Meilen auf der Brücke über den Elde-Kanal zu Grabow, sowie die gepachtete Hamburg-Bergedorfer Bahn sind doppelgeleisig, die Büchen-Lauenburger Zweigbahn (1,72 M.) dagegen eingeleisig.

75—87. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 75) weniger verwendeten 26964 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	16298000 Thlr.	Kol. 79.	Oberbau	4230338 Thlr.
„ 76.	Vorarbeiten	927636 Thlr.	„ 80.	Telegraphen (optische u. electromagnetische).	108457 „
„ 77.	Grunderwerb	1490011 „	„ 81.	Bahnhöfe u. Wärterwohnungen	2523796 „
„ 78a.	Erdarbeiten	2025769 „	„ 83.	Betriebsmittel . . .	1581084 „
„ b.	Böschungen und Futtermauern	237626 „	„ 84.	Insgemein	1405139 „
„ c.	Einfriedigungen . . .	64862 „	„ 85.	Summa des verwendeten Anlage-Kapitals .	16271036 Thlr.
„ d.	Wege-Uebergänge . .	61567 „	„ 86	pro Meile Bahnlänge .	409643 „
„ e. u. f.	Brücken (kleine u. große).	1614751 „			

Digitized by Google

Kol. 86. pro Kilometer Bahnlänge 54387 Thlr. | Kol. 87a. Stamm-Actien . . . 9548000 Thlr.
„ 87c. Prioritäts-Obligationen 6750000 „

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1866.	pro 1867.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2368160 Thlr.	223084 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Herstellung und Reparatur von Krahnen, Drehscheiben, Brunnen ꝛc.	729844 „	149290 „
zusammen	3098004 Thlr.	372374 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind 1 Scheffel englische Steinkohlen = 64—70 Pfd. Coaks, 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks und 1 Tonne Braunkohlen = 3 Ctr. Kohlen = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 4979 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungsprämien ꝛc. mitenthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Halberstädter (früher Magdeburg-Wittenbergesche) Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (87500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:
auf die Stamm-Actien Littr. A von 5000000 Thlr. 9½ Proc.
„ „ „ „ „ B „ 3000000 „ 8½ „
} durchschnittlich also 9,175 Proc.

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 207164 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 810204 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . . 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1867 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1867 befördert worden: 454818 Personen, 7549308 Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personenbeförderung	90088 Thlr.	für Viehtransporte	19474 Thlr.
„ Reisegepäck	2518 „	Extraordinaria	3590 „
„ Eil- und Frachtgüter . . .	115897 „	für Beförderung der Posten . .	6806 „
„ Equipagen	1176 „	zusammen	239549 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als contractlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 119775 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 119774 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (33619 + 86155 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer dem vorerwähnten Betriebs-Einnahme-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 119 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen

Digitized by Google

der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad I des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 und 236, 253, 285, 286 und 288) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—14, 75—88, 219—222, 261—276 und 290—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 3590 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

270—276. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Brücken.** Die kleine Havelbucht-Brücke bei Potsdam wurde im Jahre 1867 umgebaut und verstärkt; die früher aus Holzwerk hergestellte Ruthe-Brücke unter Aufbringung der die ganze Weite in einer Oeffnung überspannende, auf massiven Pfeilern ruhenden Blechträger-Konstruktionen umgebaut und zwei kleinere Brücken mit neuem Oberbau von Blechträgern versehen.

2. **Stationsbauten.** Der Außenbahnhof in Berlin wurde erheblich erweitert, der große Coaksschuppen in Brandenburg als zweiter Güterschuppen eingerichtet und in Magdeburg ein neuer Locomotivschuppen für 9 Maschinen errichtet.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 12 Personenwagen und 16 vierrädrige bedeckte Güterwagen vermehrt, 2 sechsrädrige bedeckte Güterwagen dagegen ausrangirt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind 11 102 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

349. Diese 141 Thlr. sind Seitens der Gesellschaft für frühere Jahre nachgezahlt worden.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) Die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,93		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,66		
c) Neustadt a. O.-Wriezen, dem Betriebe übergeben am 1. Januar 1867	4,01	4,00		
d) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze, dem Betriebe übergeben am 1. Januar 1867	3,05	3,90		
zusammen			29,50	29,49
2) die **Hinterpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen			22,83	22,80
3) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl Stralsunder Hafenbahn = 0,36 Meilen)	22,78	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,93	5,56		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,15 M.)	2,50	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,83	—		
zusammen			30,43	30,47
		Ueberhaupt	82,76	82,96

Bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 ist die Länge des Bahnkörpers, bei allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Auf den alten Bahnstrecken Berlin-Stettin-Stargard sind die Bahngeleise auf den Bahnhöfen und in deren Nähe (excl. des neuen am Jahresschlusse 1867 noch nicht vollendeten Güterbahnhofes bei Stettin) durch Anlage von Neben-Geleisen um 680 lfde. Ruthen vermehrt worden.

Digitized by Google

Behufs Ueberführung der Chaussee bei Neustadt-Eberswalde wurde eine aus Eisen construirte Ueberbrückung ausgeführt.

Anstatt der vorhandenen Wärterbuden wurden 18 Familienhäuser erbaut.

Ferner sind 1211 Quadratruthen Anpflanzungen von Bäumen neben der Bahn, 350 lfde. Ruthen Erdwälle und 1229½ lfde. Ruthen Heckenpflanzungen gegen Schneeverwehungen angelegt und 8 Glockenhäuser erbaut.

An Stationsbauten kamen zur Ausführung: die Erweiterung des Empfangsgebäudes in Neustadt-Eberswalde um 4325 □Fuß Grundfläche, ein Anbau am Empfangsgebäude zu Biesenthal und eine Perronhalle in Neustadt-Eberswalde mit 13 890 □Fuß Grundfläche.

Die Telegraphen-Anlagen wurden durch Herstellung der 3. Leitung von Stettin bis Stargard um 4,56 Meilen Leitungsdraht vermehrt und 20 Hülfstelegraphen-Stationen in Wärterhäusern eingerichtet, welche den Zweck haben, im Fall des Liegenbleibens eines Zuges von den Bahnstationen die erforderliche Hülfe zu requiriren, wodurch die portativen Apparate überflüssig geworden sind.

Hinterpommersche Bahn.

Zu dem bei der Stammbahn angegebenen Zwecke wurden 19 Hülfstelegraphen-Stationen in Wärterhäusern eingerichtet.

Vorpommersche Bahn.

Auf dem Bahnhofe Pasewalk wurden die Geleise um 381 lfde. Ruthen und 13 Zungenweichen vermehrt.

Ein Wärterhaus wurde erbaut, sowie 225 lfde. Ruthen Erdwälle und 500 lfde. Ruthen Heckenpflanzungen gegen Schneeverwehungen angelegt.

An Stationsbauten wurden ausgeführt: 2 bedeckte Perronhallen von 17 000 □Fuß Grundfläche und 1 Wohngebäude auf dem Bahnhofe Pasewalk.

IV. **Betriebsmittel.**

Stammbahn.

Im Jahre 1867 sind angeschafft: 8 Lokomotiven nebst Tendern, 2 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée III. Klasse und 1 Postcoupée, 4 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée I. Klasse und 2 Coupée's II. Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée IV. Klasse zu 55 Plätzen, 2 vierrädrige Gepäck- und 52 bedeckte Güterwagen.

Ausrangirt wurden 4 Lokomotiven, 3 vierrädrige und 9 sechsrädrige offene Güterwagen.

Auf der **Hinterpommerschen** und **Vorpommerschen** Bahn sind Aenderungen im Bestande der Betriebsmittel nicht vorgekommen.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	5,77	Personenmeilen und eine Einnahme von	15,198	Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	3,47	„ „ „ „ „	8,891	„
„ „ Vorpommerschen E.	4,07	„ „ „ „ „	10,063	„

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	21,60	Centnermeilen und eine Einnahme von	6,636	Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	20,03	„ „ „ „ „	5,414	„
„ „ Vorpommerschen E.	19,28	„ „ „ „ „	5,727	„

VI. Für den **Personen-Verkehr** zwischen sämmtlichen Stationen des Berlin-Stettiner Bahngebiets werden schon seit 1. April 1862 (für die neu eröffneten Strecken Neustadt-Eberswalde-Wriezen und Pasewalk-Mecklenburgische Grenze seit Anfang 1867) Tagesbillets für die II. und III. Wagenklasse ausgegeben, welche früher auf einen, jetzt auf zwei Kalender-Tage, vom Beginn der Hin- bis zum Antritt der Rückfahrt gerechnet, Gültigkeit haben und deren Preise ¾ resp. ⅔ der gewöhnlichen Fahrpreise betragen.

Im Jahre 1867 sind solche Tagesbillets auch für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin und Stettin einerseits und den Stationen der Stargard-Posener Bahn andererseits, ferner zwischen der Station Strasburg U. M. und der Station Oertzenhof der Friedrich-Franz-Bahn eingeführt.

VII. **Beamten-Pensionskassen.** Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

Außerdem besteht noch für die sämmtlichen Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn (mit Ausnahme derjenigen der Strecke Stettin-Stargard) eine im Jahre 1867 vereinigte Sterbekasse, welche ult. 1867 mit einem Bestande von 31 100 Thlrn. abschloß und 2412 Mitglieder zählte, von denen 1069 mit 50 Thlrn. und 1343 mit 25 Thlrn. versichert waren.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von der Cöslin-Stolp-Danziger Bahn befindet sich die Strecke Cöslin-Stolp im Bau. Die Strecke Stolp-Danzig konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil dieselbe noch vielfacher Rektifikationen unterzogen werden mußte und das Terrain im Danziger Stadt- und Landkreise noch nicht unentgeldlich überwiesen war.

Der neue Güterbahnhof bei Stettin ist im Wesentlichen hergestellt und im Frühjahr 1868 dem Verkehre übergeben; die neue Verbindung desselben mit dem Personenbahnhofe vermittelst Ueberbrückung der Oder und des dazwischen liegenden Terrains wird jedoch erst gegen Ende des Jahres 1868 betriebsfähig hergestellt sein.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

11. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I. dieses Berichts spezifizirt.

Stammbahn.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken:

Digitized by Google

Berlin-Angermünde (mit Einschluß der Bahnhöfe)	18 911,4	Ruthen,
bei Bahnhof Casekow von Station 13,21—13,26	114,5	„
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis zum Bahnhofe Stettin	1186,4	„
vom Bahnhofe Stettin in der Richtung nach Stargard bis Station 0,08	180,6	„
auf dem neuen Güterbahnhofe bei Stettin von Station 0,25—0,38	338,0	„
vom Bahnhofe Finkenwalde bis zum Bahnhofe Damm (Station 0,91—1,10) . . .	500,0	„
zusammen	21 230,9	Ruthen
	= 10,62	Meilen.

Vorpommersche E.

78c. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 876 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Die Anlage-Kosten des Güterbahnhofes bei Stettin sind hierin noch nicht enthalten.

87a. Von diesen Actien waren am Jahresschlusse 9 074 000 Thlr. (Nominalbetrag) begeben.

Hinterpommersche E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ¼ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proz. beträgt.

Stammbahn.

90a. Diese Summe ist aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet, wogegen die aus dem Reserve- ꝛc. Fonds für die Erweiterung der Bahnanlagen ꝛc. gezahlten Beträge bereits in Kol. 85 enthalten sind.

Vorpommersche E.

96d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a. mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Reparition (siehe ad II. dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt, die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

199. Die überhaupt erhobenen Telegraphen-Gebühren auf den Stationen aller 3 Bahnlinien betragen 6283 Thlr., wie viel davon auf jede Bahnlinie trifft, ist nicht ermittelt.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Hinterpom-merschen E. Thlr.	Vorpom-merschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	2194	1144	975
Miethe für die Transportmittel	12 562	8009	23 318
Insgemein, Pächte, Miethe, Zinsen	56 097	10 141	8092
In Folge Reparition der Kosten für die Unterhaltung der Transportmittel von der Stamm- und der Vorpommerschen Bahn erstattet . .	—	7610	—
zusammen	70 853	26 904	32 385

234. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	997	214	512
„ Insertionskosten	8	—	—
„ Heizung und Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn ꝛc. .	15 630	5942	9158
„ Unterstützungen und Insgemein	5021	5621	9369
zusammen	21 656	11 777	19 039

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier ist aus dem zu Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

252. Hiervon kommen:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Hinterpom-merschen E. Thlr.	Vorpom-merschen E. Thlr.
auf Heizung und Erleuchtung der Lokale und Züge	10 865	3391	4304
„ Geräthe	8127	2537	3219
„ Versicherungs-Prämien	665	207	263
„ Unterstützungen und Insgemein	10 619	3315	4207
zusammen	30 276	9450	11 993

Digitized by Google

Hinterpommersche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 334 229 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 311 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals aus der Staatskasse 403 803 Thlr. gezahlt.

Stammbahn.

272a. Die Zinsen von 1 073 000 Thlr. à 4 Proc. sind aus dem Baufonds, die Zinsen der übrigen, sowie die Dividenden der begebenen Actien (9 074 000 Thlr.) aber aus dem Ueberschusse gedeckt.

Alle 3 Linien.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 u. 247 enthalten.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug:
bei der Stammbahn 53 143 Thlr., bei der Hinterpommerschen E. 25 173 Thlr., bei der Vorpommerschen E. 17 387 Thlr.

31. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der Strecke Breslau-Waldenburg wurden 1421,9 laufende Ruthen und auf der Strecke Liegnitz-Königszelt 2148,3 laufende Ruthen aus Schienen von 4½ Zoll Höhe bestehende Geleise durch 5 Zoll hohe und 21 Fuß lange Schienen ergänzt.

Auf den Bahnhöfen Breslau, Mettkau, Königszelt, Neuhof, Gr. Rosen, Striegau, Faulbrück und Gnadenfrei sind die Schienengeleise theils wegen Erweiterung der Bahnhöfe, theils wegen Einrichtung zu Kreuzungs-Stationen vermehrt worden.

2. **Stationsbauten.** Auf Station Breslau wurde der Lokomotivschuppen zur Aufnahme von 7 Maschinen erweitert und vor demselben 7 Löschgruben und eine neue Drehscheibe errichtet. Auf den zur Erweiterung des Bahnhofes erworbenen Flächen ist eine 2 bis 2½ Ruthen breite, 142,9 laufende Ruthen lange mit Granit gepflasterte Zufuhrstraße angelegt und eine Wagen-Reparatur-Werkstätte zur Aufnahme von 15 Wagen nebst einer Schmiede errichtet worden.

Auf Bahnhof Königszelt ist der Lokomotivschuppen zur Aufnahme von 6 Maschinen umgebaut und gleichzeitig sind 3 Kohlen-Ladebühnen, sowie eine massive Vieh- und Equipagen-Rampe errichtet worden.

Auf Station Freiburg wurde die defekt gewordene Drehscheibe durch eine neue größere ersetzt.

Die Wärterbuden sind in Folge der Bahnhofs-Erweiterungen um 15 Stück vermehrt worden.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 50 bedeckte Güterwagen vermehrt, wogegen 6 offene Güterwagen ausrangirt worden sind.

III. **Personen-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1867 sind Tagesbillets von und nach allen Stationen zu ermäßigten Preisen für alle Tage der Woche eingeführt worden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

162. Hiervon sind 39 956 Militair-Personen und 119 Postfreipaß-Inhaber.

177c. Dies sind 40 Leichen und 36 Militair-Fahrzeuge.

201e. Für die Militair-Personen sind 12 769 Thlr. vereinnahmt.

283a. Diese 5271 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen Nominal- und Courswerth verkaufter Effekten.

32. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl von . . . . . 3,29 Meilen.

Außerdem hat die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg von . . . . . 2,17 „

von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . 5,46 Meilen.

II. Die $0{,}_8$ Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.,** welche die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Main-Neckar, Main-Weser, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander, sowie mit dem Mainhafen verbindet, ist Eigenthum der Stadt Frankfurt.

Letztere hat die Kosten der Unterhaltung und Bewachung zu tragen, wogegen die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft den Fahrdienst gegen einen fixen Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter übernommen hat.

Auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personen-Beförderung nur ausnahmsweise in Extrazügen stattfindet, wurden im Jahre 1867 zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den West-Bahnhöfen 2 072 208 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 486 133 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 216 943 Centner, demnach in Summa 2 775 284 Centner Frachtgüter befördert. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 446 114 Ctr. = 19,15 Proc.

Digitized by Google

Sämmtliche Frachtgüter haben 2 423 746 Centnermeilen zurückgelegt. Eingenommen sind durchschnittlich pro Centner Frachtgut 1,222 Pfennige.

Die Einnahmen aus diesem Frachtgut-Transporte haben 9421 Thlr. betragen (Zunahme gegen das Vorjahr 1735 Thlr. = 22,56 Proc.). Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können speziell dafür zu 6500 Thlr. geschätzt werden.

Auf der Verbindungsbahn wurden 1574 Fahrten mit 1533 Nutzmeilen und 85 818 Wagen-Achsmeilen zurückgelegt.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6541 Ctr. Kohlen und 6 Klafter Holz im Werthe von 1900 Thlrn., sowie Schmier- und Putzmaterialien im Preise von 200 Thlrn.), ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienst-Personal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121f, 122, 123d, 124d, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254a u. b, 264 und 265a u. b) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrdienste in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220, 221a u. b, 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kolonnen 152, 153, 170—174, 183e u. d, 184, 188e u. d, 189 und 190b außer Berücksichtigung geblieben.

III. **Bahn-Anlagen.** Zur Vervollständigung derselben sind von bedeutenderen, zur Ausführung gekommenen Bauten namhaft zu machen: die Vermehrung von Geleisen, die Herstellung eines provisorischen Kohlen-Entladeplatzes zu Hanau und die Auffüllung des dortigen Bahnhofes, die Aufführung von 27 Bahnwärterhäusern (davon 1 mit Wartezimmer an der Hochstadt-Dörnigheimer Haltestelle), sowie eines Wohngebäudes auf der Station Mainkur für Beamte und die Erweiterung des Expeditionslokals daselbst.

IV. **Betriebsmittel.** Auf den Untergestellen von Personenwagen wurden 3 offene Güterwagen hergestellt, 25 bedeckte Güterwagen in Bestellung gegeben und die Abänderung der Wagen vom Bayerischen Niederpuffer- auf das Vereins-System vollendet.

V. Der **Betrieb** erlitt durch den Brand der massiven, 78 Meter langen und 20 Meter breiten Güterhalle zu Frankfurt am 30. Oktober 1867 — wahrscheinlich durch die Selbstentzündung eines falsch deklarirten feuergefährlichen Frachtgutes veranlaßt — beschwerliche und bis zu deren Wiederherstellung andauernde Behinderungen, deren Bewältigung einen größeren Aufwand an Kräften und Kosten erheischte und die wegen der Schwierigkeit der Verladung und des Rangirens der Züge in Folge des Mangels der Halle und der dieselbe umgebenden Geleise während der durch den Winter verlängerten Bauzeit auch selbst auf den regelmäßigen Verlauf des Fahrdienstes influirte. Die aus der Versicherung des Gebäudes und der darin befindlichen Utensilien erhaltene Entschädigung wird die durch die Provisorien und die Rücksichtnahme auf die ungestörte Erledigung des Betriebes vertheuerten Wiederherstellungskosten nicht decken. Die Vergütung für die bei dem Brande der Güterhalle zerstörten Frachtgüter wurde Seitens der Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft Providentia geleistet, bei welcher die lagernden und fahrenden Frachtgüter versichert sind.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht für die Arbeiter der Reparaturwerkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 80 Mitglieder zählte, 429 Thlr. vereinnahmte, an 36 Mitglieder 373 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse 570 Thlr. besaß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Bremssystem der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 71 214 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch 2 zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Es sind dies die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgabe von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 33 663 auf die Hauptbahn und 1533 auf die Verbindungsbahn.

129b u. c. u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 52 464 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6541 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt auf der Hauptbahn 155,8 Zoll-Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauerndem Rangirdienst) 426,6 Z.-Pfd.

Pro Achsmeile wurden verbraucht für die Hauptbahn 3,490 Pfd. und für die Verbindungsbahn 7,622 Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen

für die Hauptbahn . 15 232 Thlr. überhaupt, 13,37 Sgr. pro Nutz- und 3,05 Pfge. pro Achsmeile,
„ „ Verbindungsb. 1 900 „ „ 37,18 „ „ „ „ 7,97 „ „ „

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt spezielle Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 85 818 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 589 308 betragen.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

Digitized by Google

219. Hierin sind 9421 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad II. dieses Berichts) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher.

224. Die Erneuerungskosten eines Theils des Geleises (7844 Thlr.) und von 4 Drehscheiben (5890 Thlr.) erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 444 Thlr. Kosten der Unterhaltung von Mobilien und 761 Thlr. Unterhaltungskosten der übrigen Bahnhofs-Anlagen enthalten.

231. Die verschiedenen Steuern betrugen 722 Thlr. und die Feuerversicherungs-Prämien 977 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a)	auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- und Güter-Expeditionen)	23 258 Thlr.
b)	Vergütigung an die Bayerische Staatsbahn für die Besorgung des Stationsdienstes in Aschaffenburg	2 571 „
c)	Besoldung des Zug-Personals (Ober-Kondukteure, Kondukteure, Zugschmiede und Bremser)	4 283 „
d)	Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer)	6 778 „
e)	Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	12 459 „
f)	Mehrkosten an Gehalten, Tagelöhnen und Stellvertretungen ꝛc. für den Nachtdienst	8 789 „
g)	Aushülfe bei stärkerem Verkehr	794 „
h)	Ersatz für Kranke	726 „
i)	Zulage für die Material-Verwaltung	83 „
k)	Kosten der Dienstkleidung	1 811 „
	zusammen	61 552 Thlr.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn (4076 Thlr.), sowie die Unterhaltungskosten der Laternen (235 Thlr.).

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammtkosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen mit 190 Thlrn. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223—237, 243 u. 248 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht geeignet.

282. Hierin sind auch die aus dem Betriebs-Ueberschusse überwiesenen 13 734 Thlr. enthalten, welche zur Erneuerung eines Theils des Geleises und von 4 Drehscheiben verwendet und in Kol. 283a aufgeführt sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 224.)

287. Die Abnahme rührt von den Truppen-Transporten her, indem im Vorjahre während der Kriegsperiode 70 339 Militairs befördert wurden.

33. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1867 den ökonomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

147. Die von den offenen Güterwagen in den Arbeitszügen zurückgelegten Achsmeilen sind hierin enthalten.

164a. Dies sind die beförderten Militärpersonen. Wie viele hiervon im direkten Verkehre befördert wurden, kann nicht angegeben werden.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofs Elmshorn, welche nach den, diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 2976 Thlrn. mitenthalten.

237. Ebenso hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten der Züge, welche nach den auf den Holsteinischen Bahnen zurückgelegten Achsmeilen repartirt werden, im Betrage von 3886 Thlrn.

256. Desgleichen hier der an dieselbe Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1409 Thlrn.

359. Hierin sind 189 Thlr. Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast enthalten.

34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

Digitized by Google

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze. . . 6,29 Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen . . . . . 4,26 „
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg . . . . . 9,91 „
3) die Main-Neckar-Bahn (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn) . . . . . 3,54 „
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M. . . . . 0,29 „
zusammen 24,29 Meilen,

auf welche die vorliegenden statistischen Notizen sich beziehen.

Die Worms-Alzeyer Bahn in ihrer ganzen Länge von . . . . . 3,97 „ wurde am 18. April 1867 für den Personenverkehr eröffnet. (Der Güterverkehr auf dieser Strecke begann bereits am 27. Dezember 1866.)

Die Worms-Alzeyer Bahn wurde im Jahre 1867 für Rechnung des Baufonds betrieben. Die Einnahmen dieser Strecke haben betragen:

aus dem Personenverkehre	32200 Thlr.
„ „ Güterverkehre	23673 „
„ sonstigen Quellen	3265 „
zusammen	59138 Thlr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	38326 „
Der Ueberschuß von . . .	20812 Thlrn.

wurde dem Baufonds gutgeschrieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Mainz-Worms wurden in den Stationen Guntersblum und Osthofen die Ausweiche-Geleise verlängert und in den Gemarkungen Nierstein und Worms zwei Bahnwärterhäuser erbaut.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Mainz-Bingen bestanden in der Errichtung eines Güterschuppens in der Station Heidesheim, in der Erweiterung des Güter-Expeditionslokals in der Station Bingen und in der Erbauung zweier Bahnwärterhäuser in den Gemarkungen Budenheim und Gau-Algesheim.

Die im Vorjahre in der Station Gustavsburg der Mainz-Aschaffenburger Linie begonnenen Arbeiten zur Herstellung einer direkten Verbindung der östlichen Hafengeleise mit den Hauptgeleisen kamen zur Vollendung. Auf der Nordseite des Hafens wurden zwei Geleise gelegt, wovon das längst des Hafens liegende auf einem Holzgerüste zum bequemen Aus- und Einladen hergestellt ist. Beide Geleise wurden mittelst der Drehscheibe mit den anderen Geleisen in Verbindung gebracht.

In der Station Bischofsheim wurde zur Erleichterung des starken Viehtransportes ein Stall zum Unterbringen von 160 Stück Ochsen erbaut und zum Behufe des raschen Ein- und Ausladens des Viehes und Rangiren der Viehzüge verschiedene Aenderungen an den Geleisen vorgenommen.

Das in der Station Groß-Gerau befindliche provisorische Stationsgebäude genügte nicht mehr, es wurde deshalb die Errichtung eines definitiven Empfangsgebäudes begonnen.

In dem Centralbahnhofe zu Mainz kam zwischen dem Administrationsgebäude und dem Wohnhause in der Backsgasse ein zweistöckiger feuersicherer Bau zur Einrichtung eines Effektenbüreaus zur Ausführung.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1867 um 150 offene Güter- (Kohlen-) und 20 offene Viehwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die rückständigen Erdarbeiten der Worms-Alzeyer Bahn wurden im Laufe des Jahres 1867 vollendet, die Böschungen mit urbarer Erde bekleidet und eingesäet. Mit der Erbauung von 13 Bahnwärterhäusern wurde im Sommer begonnen, ein Theil davon ganz vollendet und die übrigen unter Dach gebracht. Die nöthigen Einfriedigungen an der Bahn wurden hergestellt und die lebenden Zäune angelegt.

Bezüglich der projektirten neuen Bahnlinien ist zu erwähnen, daß die Vorarbeiten der Rheinhessischen Bahnlinien vervollständigt, die früher projektirte Linie von Bodenheim nach Alzey aufgegeben und eine direkte Linie von Mainz über Nieder-Olm und Wörrstadt nach Alzey projektirt wurde. Diese Linie vereinigt sich in Armsheim mit der projektirten Alzey-Binger Linie, so daß Armsheim-Alzey eine gemeinschaftliche Strecke für beide Bahnen wird. Zur Erreichung der Sandsteinbrüche in Flonheim wird eine Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim projektirt.

Die projektirte Odenwaldbahn in der Provinz Starkenburg wurde in der Richtung von Darmstadt über Nieder- und Ober-Ramstadt, Reinheim, Wiebelsbach, Höchst, König und Michelstadt bis Erbach bearbeitet, wobei als Maximum der Steigung 1 : 80 angenommen wurde.

Ferner wurden die Vorarbeiten für eine Linie von Darmstadt über Griesheim und Gernsheim nach Worms, sowie für eine Bahn von Worms nach Bensheim in Angriff genommen.

Diese Linien werden zusammen eine Länge von ca. 15 Meilen erhalten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Zugeneur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

9. Mit Hinzurechnung der noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Alzey beträgt die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken 28,24 Meilen.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Bischofsheim (0,25 M.) und von Worms bis zur Grenze (0,42 M.).

Digitized by Google

14. Die Betriebs-Eröffnungen der einzelnen Bahnstrecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 182 speziell angegeben.

92, 97b, 99a 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b u. 116b. Bei diesen Durchschnittsberechnungen ist die Bahnlänge zu 28,36 Meilen angenommen, weil die Transportmittel auch auf der Worms-Alzeyer Bahn in Benutzung waren.

108. Dies ist nur die Zahl der Reserve-Achsen mit Rädern für Wagen.

121b. Die Lokomotiven waren außerdem 32274 Stunden mit Rangirdienst beschäftigt.

122. Außerdem haben die Lokomotiven 15288 Nutzmeilen auf der Worms-Alzeyer Bahn zurückgelegt.

123d. Die Material- und Arbeitszüge werden nicht als einzelne Züge, sondern nur tageweise notirt.

129b. Außerdem wurden 33323 Ctr. Steinkohlen von besonderen Maschinen im ausschließlichen Rangirdienste verbraucht. Der Verbrauch pro Stunde beträgt 103,2 Z.-Pfd. Kohlen.

135. Dieser Durchschnittsberechnung liegen 6112782 Achsmeilen zu Grunde. (Siehe Erl. zu Kol. 153.)

137a. Dies sind die Kosten des im eigentlichen Fahrdienste verbrauchten Brennmaterials einschließlich des Tragens desselben auf die Tender. Die Gesammtkosten des außerdem im Rangirdienst verbrauchten Brennmaterials betrugen 8592 Thlr.

141. Hierin sind 22964 Meilen enthalten, welche die Postwagen auf fremden Bahnen zurücklegten. Außerdem haben fremde Postwagen 63854 Achsmeilen auf den Linien der Hessischen Ludwigsbahn zurückgelegt. Die letzteren sind bei Kol. 153a mitgezählt, wogegen die ersteren ausgeschlossen wurden.

145. Dieser Durchschnitts-Berechnung liegen 1592 Achsen zu Grunde, da ein Theil der Wagen erst im Laufe des Jahres angeschafft worden ist.

153. Hiervon entfallen 229370 Achsmeilen auf die Worms-Alzeyer Bahn, es verbleiben daher für die übrigen Strecken 6112782 Achsmeilen. Bei der Durchschnittsberechnung pro Meile sind 28,36 Meilen in Ansatz gebracht.

165. Außerdem wurden noch 111154 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 12479½ Wagenladungen Thiere befördert.

230. Einschließlich der Kosten für Erleuchtung der Wärterbuden und Neben-Anlagen.

234. In dieser Summe sind 20205 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a. M. und Aschaffenburg und 5878 Thlr. Pächte für städtisches und Festungs-Terrain ꝛc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

35. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

88. Die Actien bestehen aus 4000 Stück (nicht 400 Stück, wie in der Statistik pro 1866 irrthümlich angegeben) Littr. A. und 4000 Stück Littr. B. zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die letzteren haben aber bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Dies ist die Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 88 erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividende berechtigt.

36. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 183 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 72,324 Meilen,
von welchen die Strecken von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von 0,346 Meilen,
an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen,
und die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . . 1,561 „ 2,107 „
an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.

Im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 70,217 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Laufe des Jahres 1867 sind 1918 lfde. Ruthen neue Bahnhofs- und Neben-Geleise gelegt worden, wodurch die Länge der überhaupt vorhandenen Geleise auf 148,851 Meilen gestiegen ist.

2. **Schienen von Guß- und Puddelstahl.** Im Jahre 1864 sind versuchsweise in die am meisten befahrenen Strecken der Bahn, zu beiden Seiten des Bahnhofes Oberhausen, Schienen von Guß- und Puddelstahl, von Feinkorn- und cementirtem Eisen von verschiedenen Lieferanten, im Ganzen 770 Stück eingelegt und nach 3½jähriger Befahrung im Anfange des Jahres 1868 einer näheren Untersuchung unterworfen worden.

Die Geleise am östlichen Ende des Bahnhofes liegen in einer Curve von 300° Radius und werden täglich von 40 bis 50 Lokomotiven verschiedener Art mit Personen- und Güterzügen, die hier häufig gebremst werden, befahren. Die Geleise am westlichen Ende des Bahnhofes liegen in gerader Linie und wird jedes derselben nur von etwa 25 bis 30 Zügen resp. Lokomotiven befahren. Nur auf einem dieser Geleise wird gebremst, das andere dient für die abfahrenden Züge und hat schwebende Stöße.

Digitized by Google

Die Schienen selbst sind 5" hoch mit Puddelstahl-Laschen-Verbindung, jede mit 4 Bolzen und ¾ Zoll Durchmesser und auf Schwellen gestoßen.

Im Ganzen befanden sich die mit den Versuchsschienen belegten Strecken in gutem Zustande in Bezug auf ihre Höhenlage, Richtung, äußere Form und Verbindungstheile.

Von allen eingelegten Schienen sind nur zwei zur Auswechselung gekommen: eine Puddelstahlschiene, welche nach 2¼ Jahren in der Platte abgedrückt war und in der Oberfläche des Kopfes geöffnete und angedeutete Schweißfugen der vertikalen Packetirung zeigte, und eine Feinkorn-Schiene mit den gleichen Merkmalen, welche nach etwa 3 Jahren der Befahrung ausgewechselt werden mußte.

Alle übrigen Schienen haben sich im Verhältniß des bedeutenden Angriffs, welchen sie täglich zu ertragen haben, in ihrer äußeren Form fast durchweg wohl erhalten; am besten die Gußstahl- und cementirten Schienen.

Eine vorgenommene genaue Messung des Verschleißes ergab im Allgemeinen Folgendes:

a) in den am meisten mit gebrenften Zügen befahrenen Geleisen beträgt die Abnahme der Schienenhöhe im Kopf ⅛ bis 1 Linie preuß., also ⅛₀ der Schienenhöhe resp. ⅛ der zulässigen Abnutzung des Kopfes;

b) in den weniger befahrenen Geleisen ⅛ bis höchstens ¼ Linien.

Hieraus berechnet sich eine Jahres-Abnutzung

ad 1 von nahe 0,₂₀₆ Linien, ad 2 von nahe 0,₁₀₁ Linien.

Die Abnutzung zeigt sich am gleichmäßigsten bei den Gußstahlschienen, gleichviel von welchem Lieferanten, und bei den cementirten Schienen von der Gesellschaft Phönix zu Ruhrort; bei letzteren ist auch die gewölbte Oberfläche des Kopfes noch vollständig erhalten, die bei ersteren sich etwas flach abgeflachen hat.

Die Puddelstahl- und Feinkornschienen sind im großen Durchschnitt zwar auch gut erhalten, es zeigen sich jedoch bei einzelnen nicht unbedeutende Abdrückungen der Kopfplatte und Anfänge seitlicher Lösung derselben, sowie Spuren von Schweißfugen.

3. **Stationsbauten.** Zwischen den Stationen Gelsenkirchen und Herne ist an der Südseite der Bahn ein neuer Rangir- und Sammel-Bahnhof unter der Benennung Pluto-Bahnhof angelegt worden, auf welchem neben dem dritten Bahngeleise 5 Parallelgeleise von 648 lfden. Ruthen Länge und 11 Verbindungsweichen zur Ausführung gekommen sind.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden 24 Lokomotiven, 17 Tender, 36 Personenwagen und 669 Lastwagen neu beschafft, dagegen 7 Lokomotiven, 3 Personenwagen und 19 Lastwagen ausrangirt. Der gesammte Fuhrpark umfaßte hiernach am Schlusse des Jahres 312 Lokomotiven, 274 Tender, 238 Personenwagen und 7755 Lastwagen aller Art, letztere mit einer Ladungsfähigkeit von 1323700 Z.-Ctrn.

IV. **Neue Bahnlinien.** Für den Ausbau der Venlo-Osnabrücker Bahn nebst deren Abzweigung nach dem Kohlenrevier sind die definitiven Vorarbeiten überall fertig gestellt mit Ausnahme einer kurzen Strecke in der Nähe von Wesel, deren Richtung von der noch höheren Orts zu bestimmenden Lage der hier zu erbauenden festen Rheinbrücke abhängig ist. Auf der Abzweigung Pluto-Bahnhof-Haltern-Münster wurden die großen Einschnitte bei Recklinghausen, Dülmen und Münster, sowie die Lippe-Verlegung bei Haltern in Angriff genommen und auf der Strecke Münster-Osnabrück die Erdarbeiten an den Voreinschnitten des Tunnels bei Lengerich begonnen.

Zum Weiterbau der Bahn von Osnabrück über Bremen nach Hamburg mit einer festen Elb-Ueberbrückung zwischen Harburg und Hamburg ist der Gesellschaft ebenfalls die landesherrliche Konzession ertheilt worden. Für die Elb-Ueberbrückung wurden die Vorarbeiten so rasch gefördert, daß schon im Juni 1868 die Baugruben für die Strompfeiler theilweise ausgebaggert und die Rammarbeiten begonnen werden konnten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist auf den nachstehend benannten Bahnstrecken zur Ausführung gekommen:

a) auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	35,₂₉₀	Meilen,
b) auf der Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort	1,₁₂₀	„
c) „ „ „ „ Duisburg zum Duisburger Hafen	0,₂₅₉	„
d) „ „ Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen	1,₂₅₀	„
e) auf der Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke) auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen	1,₈₂₄	„
f) auf der Betzdorf-Siegener Zweigbahn auf den Bahnhöfen	0,₂₄₆	„
zusammen	39,₉₉₉	Meilen.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856 und auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

75. Zu dieser Summe sind 13000000 Thlr. enthalten, welche zur Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals verwendet wurden. Dieselben sind in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht miteingerechnet.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinären Einnahmen mit 2360000 Thlr. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 64027934 Thlr. überhaupt, 885293 Thlr. pro Meile und 117538 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d. u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. Die Gesellschaft ist an den Beschaffungskosten derselben mit 146309 Thlr. betheiligt.

Digitized by Google

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 5003 eiserne und 12940 stählerne Achsen vorhanden.

137a. Für alle im Dienst transportirten Kohlen wird Dienstgutfracht à 1 Pf. pro Ctr. und Meile berechnet, welche in dem aufgeführten Betrage mitenthalten ist.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt werden sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

219. Hierunter sind 95503 Thlr. Pacht für die verpachteten Strecken und 76773 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke und Schiffbrücke zu Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 484 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf. resp. 464984 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 465468 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1320514 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 18806 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2497 Thlr.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten 1100 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf. aus dem Reservefonds und 114009 Thlr. 12 Sgr. 3 Pf. aus dem Erneuerungsfonds.

246c. Desgl. hier 13270 Thlr. 12 Sgr. aus dem Reservefonds und 228118 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf. aus dem Erneuerungsfonds.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstations-Gebäude, der Wasserhebungs-Maschinen, der Werkstatts-Gebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 6188 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellen sich die Ausgaben für die Transportverwaltung auf 2581154 Thlr. überhaupt, 3,22 Thlr. pro Nutzmeile und 2,11 Sgr. pro Achsmeile.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 34149 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf 4054803 Thlr. überhaupt, 5747 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 7667 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und 5,21 Thlr. pro Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 245623 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantie-Fonds zu leisten hatte.

274. Der hier aufgeführte Zuschuß zur Beamten-Unterstützungs-Kasse ist ein extraordinärer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung (Kol. 260) Verrechnung findet, beträgt 8520 Thlr.

292. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Summen, haben 335894 Thlr. = 9,02 Proc. und 4784 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen als im Vorjahre.

37. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von . . . . . 15,32 Meilen,
2) die Zweigbahn von Coswig nach Meißen von . . . . . 1,20 „
3) die Strecke Borsdorf-Grimma (2,62 M.) nebst der am 28. Oktober 1867 eröffneten Fortsetzung von Grimma nach Leisnig (3,0 M.), zusammen . . . . . 5,62 „

überhaupt 22,15 Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Grimma-Leisnig der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 19,65 „

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von . . . . . 1,54 „

welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

Von der Borsdorf-Meißener Bahn wurde die Strecke Leisnig-Döbeln von 1,8 Meilen am 2. resp. 15. Juni 1868, die Strecke Döbeln-Nossen von 2,5 Meilen am 25. Oktober und die letzte Strecke von Nossen nach Meißen (3,0 Meilen) am 21. Dezember 1868 eröffnet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von 1/4 Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1867 . . 2726 Thlr. betragen hat.

14b. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener

Digitized by Google

Zweigbahn am 1. Dezember 1860, die Strecke Borsdorf-Grimma am 14. Mai 1866 und die Strecke Grimma-Leisnig am 28. Oktober 1867.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500000 Thlr. in Kassenscheinen.

90b. Hierin sind 12718 Thlr. enthalten, welche dem Baufonds überwiesen worden sind.

216. In dieser Summe sind auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre enthalten.

219. Desgl. hierin der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze von 67084 Thlr.

231. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf Grundsteuer 3021 Thlr., auf Feuerversicherung 2485 Thlr. Thlr. und auf Gewerbesteuer 53613 Thlr.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w. enthalten.

252. Ebenso enthält diese Summe die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung, Heizung, Expeditionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	22,15	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	19,65	Meilen,
1866	„	19,15	„ „ „ „	18,17	„
1867	mehr überh.	3,0	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	1,48	Meilen.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1856 stattgefunden.

38. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

78a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.

80. Die Signalvorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,5 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1867 sind für Anschaffung von Schienen und Bahn-Erneuerungen 9832 Thlr., für Herstellung einer elektrischen Telegraphen-Leitung für die ganze Bahnstrecke mit 4 Apparaten und einer elektrischen Läutebude 1216 Thlr. und für Anschaffung eines Transportwagens 294 Thlr. aus den laufenden Einnahmen verwendet worden.

163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 173235 über die ganze Bahn und 34185 bis Muggenhof (0,6 Meilen) befördert.

174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.

192—195. Diesen Durchschnittssätzen liegt nicht die Einheit der Meile zu Grunde, sondern es beziehen sich dieselben auf die überhaupt zur Erhebung gelangten Sätze. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)

227. Hierin sind auch die Herstellungskosten der Telegraphen enthalten. (Siehe Erläut. zu Kol. 90b.)

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.

253 u. 255. Die Pensionen und Unterstützungen im Jahre 1867 wurden aus der Gesellschafts-Kasse bestritten.

39. Lübeck-Büchener (und -Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . . 6,3 Meilen,
2) die Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von 8,3 „

zusammen 14,6 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142. Hierin sind auch die Leistungen von 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten.

143. Bei der Durchschnittsberechnung pro Achse sind die vorstehend erwähnten Postwagen mit ihrer Achsenzahl berücksichtigt.

163 u. 174. Hiervon wurden 138632 Personen und 1256110 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert.

197. Dies ist die Anzahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen.

242. Hierin sind auch die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen mitenthalten.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

Digitized by Google

40. Magdeburg-Halle-Cöthen-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,92 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,96 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Löddersburg . . . . . 0,60 „ 3,59 „

zusammen 17,92 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preußischen Grenze bis Leipzig von . . 1,54 „ von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Prec. der Brutto-Einnahme gepachtet.

Auf diese . . . . . 19,36 Meilen beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 Meilen.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von . . . . . 2,97 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Die Geleise wurden vermehrt und verändert auf den Bahnhöfen Magdeburg, Eggersdorf, Staßfurt und „an der Saale".

2. Von der **Saalebrücke** wurden 17 Joch in Eisen umgebaut.

3. An **Stationsbauten** wurden ausgeführt: der Neubau von Güterschuppen in Magdeburg und Eggersdorf, die Vergrößerung der Güterschuppen in Förderstedt und „an der Saale", die Anlage einer Wasserstation in Eggersdorf und der Neubau von 5 Wärterbuden.

III. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Kasseler Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Halle-Eisleben . . von 5,02 Meilen am 1. September 1865,
Eisleben-Nordhausen „ 7,88 „ „ 10. Juli 1866,
Nordhausen-Arenshausen „ 9,26 „ „ 9. Juli 1867.

Ende 1867 waren mithin . . . . . 22,16 Meilen im Betriebe, welche auf den mittleren Jahresdurchschnitt reducirt . . . 17,46 Meilen ergeben.

Die Betriebsmittel bestanden aus 12 Personenzug- und 16 Güterzug-Maschinen mit Tendern, 120 vierrädrigen Personenwagen und 733 vierrädrigen Güterwagen.

Die Lokomotiven haben 73 698 Meilen, eigene und fremde Personenwagen 360 833 und eigene und fremde Güterwagen 1 553 647 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden 506 222 Personen, welche 2 205 513 Meilen, jede Person also 4,36 Meilen durchfahren haben, 4 949 270 Ctr. Güter, von welchen 27 275 934 Centnermeilen oder pro Centner 5,51 Meilen zurückgelegt sind.

Die Einnahmen haben im Ganzen 537 251 Thlr. betragen, von welchen 178 273 Thlr. auf den Personenverkehr, 290 232 Thlr. auf den Güterverkehr und 68 697 Thlr. auf sonstige Quellen entfallen. Die Einnahmen sind in den Baufonds geflossen, aus welchem auch die Ausgaben bestritten wurden.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungs-Fonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1867 an 111 Kinder verstorbener Beamten 1160 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Der Bestand desselben betrug ult. 1867 . . . 17 488 Thlr.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Die ganze Bahn von Magdeburg bis Leipzig ist zweigeleisig.

90b. Diese Summe ist aus dem Erneuerungsfonds entnommen.

128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

234. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 44 614 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 254, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 266 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe ad IV dieses Berichts.)

41. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale . . . . . 11,33 Meilen,
b) Cöthen-Bernburg-Wegeleben . . . . . 9,06 „
c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von . . . . . 0,89 „
d) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen . . . . . 1,22 „

zusammen 22,82 Meilen;

Digitized by Google

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Vähthen, zusammen . . . . . 14,₂ Meilen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt von 1,₉ Meilen wurde am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

Der Bau der Bahnstrecke Halberstadt-Vienenburg wurde im Jahre 1867 so weit gefördert, daß Anfang 1868 mit dem Verlegen des Oberbaues vorgegangen werden konnte. Behufs Ausführung der Bahnstrecke Aschersleben-Sandersleben in der Linie Aschersleben-Halle sind die Grunderwerbs-Verhandlungen im Gange. Außerdem ist der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Berlin über Rathenow und Gardelegen nach Lehrte und einer Zweigbahn von Stendal nach Uelzen ertheilt. Die speziellen Vorarbeiten sind für die Strecken Spandau-Rathenow-Stendal-Gardelegen und Stendal-Schönhausen festgestellt, auch haben die Erdarbeiten auf den Strecken Stendal-Gardelegen, Stendal-Salzwedel und Stendal-Schönhausen, sowie der Bau der Elbbrücke bei Hämerten begonnen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Magdeburg-Halberstädter Linie.**

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu 11,₇ Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebst Zweigbahnen zu 11,₃ Meilen für den Güterverkehr und zu 10,₁ Meilen für den Personenverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nur Güterverkehr stattfindet.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig: die Strecken Magdeburg-Oschersleben (5,₁ Meilen) und Halberstadt-Wegeleben (1,₁ M.).

75. Von dem hier aufgeführten Kapitale sind 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Cöthen-Wegelebener Linie concessionirt.

163 u. 174. Auf der Magdeburg-Halberstädter Linie wurden befördert: 1 110 237 Personen, 345 417 Centner Eilgüter und 20 242 090 Ctr. Frachtgüter; wogegen auf der Cöthen-Wegelebener Linie und deren Zweigbahnen befördert sind: 420 820 Personen, 47 137 Ctr. Eilgüter und 5 734 134 Ctr. Frachtgüter.

Von den Transporten der Magdeburg-Halberstädter Linie sind auf die Cöthen-Wegelebener Linie und umgekehrt übergegangen — also doppelt gezählt — 97 615 Reisende, 24 831 Centner Eilgüter und 2 594 315 Ctr. Frachtgüter, so daß auf beiden Linien zusammen die hier (in Kol. 163 u. 174) aufgeführten Personen und Güter in Wirklichkeit zur Beförderung gelommen sind.

190. Dieser Durchschnittsberechnung liegt die Tarifläuge im Personenverkehre von 21,₉ Meilen zu Grunde. (Siehe Erläut. zu Kol. 12.)

220 u. 264. Von den Einnahmen kommen auf die Magdeburg-Halberstädter Linie 1 338 969 Thlr. und auf die Cöthen-Wegelebener 318 394 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen: für die Linie Magdeburg-Halberstadt 540 122 Thlr. und für die Cöthen-Wegelebener 198 576 Thlr.

286 u. 288. Bei der Vergleichung des Verkehrs mit dem Vorjahre sind die von der Magdeburg-Halberstädter auf die Cöthen-Wegelebener Linie und umgekehrt übergegangenen Personen und Güter außer Berechnung geblieben.

Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

9. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,₂₄ Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,₃ Ruthen (= 0,₀₇₈ Meilen) Länge.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

76. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

159 u. 160. Mit Tagesbillets wurden befördert: 3460 Personen in der II. und 32 420 in der III. Klasse, welche bei der Frequenz doppelt gerechnet sind.

230. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung der Wärterlokale enthalten.

270—276. Der Ueberschuß reichte zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen und zur Zahlung von 3 Proc. Rente für die Stamm-Actien nicht aus, weshalb aus dem Ueberschusse der Magdeburg-Halberstädter Linie 25 111 Thlr. entnommen werden mußten, so daß in den Kol. 270—276 . . . 270 949 + 25 111 = 296 060 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

42. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen und Betriebs-Direktors beträgt 3000 Thlr. (incl. 500 Thlr. Miethsentschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die 3 übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die beiden anderen Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

83. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

Digitized by Google

87c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

275a. Die Summe von 24 866 Thlrn. ist aus den Betriebs-Ergebnissen des Jahres 1867 wegen einer Subvention an die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn reservirt worden, über welche ein Prozeß schwebt.

278—280. Das Defizit des Reservefonds betrug ult. 1866 . . . . . 57 184 Thlr.
Im Jahre 1867 wurden zur Deckung der Ausgaben dieses Fonds aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise entnommen (siehe Bemerkung zu Kol. 283b) . . . . . 22 715 „
zusammen 79 899 Thlr.

285b. Außerdem wurden 22 715 Thlr. vorschußweise dem Reservefonds überwiesen.

43. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über die Benutzung des dreigeleisigen Bahnkörpers der Oberschlesischen Eisenbahn von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze (0,₉₅ Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 189 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

100b. Dies sind kombinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiscus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

236. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,₈₃ Meilen = 43,₉₁ Kilometer berechnet, weil die in Kol. 11b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

241. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

263. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des von der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzten Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben.

277—284. Der Reservefonds schloß ult. 1866 mit einem Vorschusse von 6 283 Thlrn. ab. Im Jahre 1867 haben die Ausgaben dieses Fonds die Einnahmen desselben um 16 578 Thlr. überstiegen, so daß der Vorschuß ult. 1867 . . . 22 861 Thlr. betrug.

Der Erneuerungsfonds schloß ult. 1867 mit einem Vorschusse von 4 278 Thlrn. ab.

Die Reorganisation beider Fonds hat im Jahre 1868 stattgefunden; es sind denselben diejenigen Beträge, welche sie à Conto des Baues verausgabt hatten, zurückerstattet, dem Reservefonds ein Bestand von 8000 Thlrn. und dem Erneuerungsfonds ein Bestand von ca. 43 000 Thlrn. überwiesen worden.

44. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Betriebsmittel.** Ein vierrädriger offener Güterwagen wurde ausrangirt, wogegen ein vierrädriger bedeckter und ein achträdriger offener Güterwagen angeschafft wurden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

177c. Außerdem wurden noch 13 Leichen befördert.

200. Die wirkliche Einnahme für beförderte Depeschen hat 493 Thlr. betragen, von welcher den Telegraphen-Beamten 20 Proc. Tantième = 97 Thlr. bewilligt und der Gesellschaft 396 Thlr. verblieben sind, wie hier angegeben.

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

281. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1866 angegebenen Bestande beruht darauf, daß von demselben 52 400 Thlr. zum Umbau des Bahnhofes Glogau resp. zum Neubau des Empfangsgebäudes in Glogau überwiesen worden sind.

284. Außerdem hatte der Erneuerungsfonds Materialien zum Geldwerthe von 21 753 Thlrn im Bestande. Es betrug das Guthaben dieses Fonds bei dem Conto des Boberbrücken-Umbaues 28 200 Thlr. und bei dem Conto des Umbaues des Glogauer Bahnhofes 37 037 Thlr.

Einschließlich der vorerwähnten Summen hatte der Erneuerungsfonds ult. 1867 ein Vermögen von 135 653 Thlrn.

45. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn und die in Aussicht stehende Veränderung ihrer Firma ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 197 enthalten.

Die Leitung und Beaufsichtigung des Baues der neuen Bahnlinien (der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn") erfolgt von dem Ober-Ingenieur der Gesellschaft, der zugleich Betriebs-Direktor ist und das Amt eines Spezial-Direktors mitverwaltet.

Digitized by Google

II. **Betrieb.** Der gemäß des mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages im Jahre 1864 übernommene Fahrdienst auf der Zweigbahn Tarnowitz-Morgenroth, bestehend in Beförderung eines Zuges von Tarnowitz nach Morgenroth und eines Zuges von Morgenroth nach Tarnowitz zum Anschluß an Oppeln-Tarnowitzer Züge, ist auch im Jahre 1867 unter denselben Verhältnissen ausgeführt worden, welche im Jahrgange 1864 der Statistik S. 236 näher beschrieben sind.

Die Leistungen des Betriebs-Materials auf der 2,9 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke im Jahre 1867 bestanden in 1679 Meilen, welche gemischte Züge zurücklegten. Diese Summe ist in Kol. 121d mitenthalten.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 4477 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 2896 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds 1581 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Rechten-Oder-Ufer-Bahn wurde im Jahre 1867 soweit gefördert, daß Anfang 1868 Arbeits- und Revisionszüge coursiren und die 16,92 Meilen lange Strecke Breslau-Bessowska am 15. November 1868 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Strecken von Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte, Emanuelssegen und Pleß nach Dziedzitz befanden sich im Bau.

Die Verbindung der Rechten-Oder-Ufer-Bahn mit der Warschau-Wiener Bahn ist höheren Orts genehmigt und soll diese Bahn von Mischliue über Herdy nach Czenstochau führen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch drei stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

80a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

121d. Ebenso sind hierin die Leistungen der Lokomotiven auf der Tarnowitz-Morgenrother Zweigbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

129 u. 137. Die in Kol. 121f aufgeführten 874 Meilen sind für Private gefahren worden, welche das Brennmaterial geliefert haben. Es liegen deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 129e und 137b 23918 Nutzmeilen zu Grunde.

244. Hierin sind auch die Ausgaben für das Verschieben der Wagen enthalten.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1866.

46. Ostpreußische Südbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Strecken:

1) von Pillau nach Königsberg (Lizent-Bahnhof)	6,07	Meilen,
nebst der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizent-Bahnhofe bis zum Südbahnhofe	0,11	„
2) von Königsberg (Südbahnhof) nach Bartenstein	7,66	„
3) die am 1. November 1867 dem Betriebe übergebene Strecke von Bartenstein nach Rastenburg	5,98	„
zusammen	19,82	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	14,84	„

Die Strecke Rastenburg-Lyck von 10,35 M. befand sich 1867 im Bau. Dieselbe ist am 8. Dezember 1868 dem Betriebe übergeben worden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Das bis ult. 1867 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, da der Bau noch nicht vollendet und die Baurechnung nicht gelegt ist.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung sämmtlicher Betriebslokale.

268a. Mit Rücksicht darauf, daß das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

270. Der Ueberschuß ist mit Ausnahme der ult. 1867 noch nicht festgestellten Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds in den Baufonds geflossen.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen:

im Jahre 1867	14,84	Meilen,
im Jahre 1866	8,12	„
daher im Jahre 1867 mehr	6,72	Meilen.

286—295. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, weil das Bahngebiet im Jahre 1867 ein weit größeres war, als im Jahre 1866. (Siehe ad I. dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 285.)

47a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der im Bau begriffenen Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die betreffenden Verhältnisse haben durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen eine Aenderung nicht erlitten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

Digitized by Google

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 M. befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-Gesellschaft, welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die Zweigbahnen: a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,91 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,46 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,40 „
d) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . . . 2,71 „
von welcher die Strecke Hassel/St. Ingbert von 0,83 M. am 1. Juni 1867 eröffnet wurde,
e) der Pfälzische Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim von 0,44 M., mit . . . . . 0,22 „
eröffnet am 25. Februar 1867.
zusammen 23,98 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecke Hassel-St. Ingbert und der Rheinbrücke . . . . . 23,59 „
= 177,70 Kilometer.

III. **Personen-Verkehr.** Vom 1. Januar 1868 ab gelangen auf den Pfälzischen Eisenbahnen Monats-Abonnementskarten für Schüler und Lehrlinge bis zum Alter von 18 Jahren, sowie für Arbeiter, mit 75 Proc. Ermäßigung, und Monats-Abonnementskarten für alle Reisenden mit 25 Proc. Ermäßigung zur Einführung.

IV. Außer der **Pensions- und Unterstützungskasse** für die Beamten und Angestellten der Pfälzischen Eisenbahnen besteht noch eine Lebensversicherungs-Anstalt. Aus den Fonds derselben, welche durch monatliche Abzüge aufgebracht werden, wurden im Jahre 1867 an die Hinterbliebenen von 17 verstorbenen Mitgliedern die Summe von 1371 Thlrn. ausgezahlt. Dieser Verein zählte ult. 1867 . . 1993 Mitglieder.

Durch den Verwaltungsrath wurde ein regelmäßiger Beitrag der verschiedenen Bahnen zu der Pensions- und Unterstützungs-Kasse von 500 Fl. pro Bahnmeile beschlossen.

V. **Neue Bahnlinien.** Von den Pfälzischen Nordbahnen wurde die erste Linie von Landstuhl nach Kusel von 3,88 geogr. Meilen am 22. September 1868 dem Betriebe übergeben.

Ferner ist die Allerhöchste Concession ertheilt für die 2. Linie der Pfälzischen Nordbahnen, die sogenannte Alsenzbahn von Hochspeyer über Winnweiler nach Münster am Stein in einer Ausdehnung von ca. 6,5 Meilen.

Die Expropriation hat bereits begonnen und wird noch im Laufe des Jahres 1868 zu Ende geführt; auf der ersten Hälfte der Bahn ist mit dem Bau begonnen worden.

In gleicher Weise ist die Concession für den Bau einer Bahn von Winden nach Bergzabern (Zweigbahn der Pfälzischen Maxbahn) erfolgt und wird mit dem Bau ebenfalls noch im Laufe des Jahres 1868 begonnen werden. Dieselbe hat eine Länge von 1,30 Meilen.

Alsdann ist die Bauausführung nachstehender Linien in naher Aussicht:
a) der Donnersberger Bahn mit der Zellerthal-Linie von ca. 4,20 Meilen,
b) der Fortsetzung der Neustadt-Dürkheimer Bahn über Grünstadt nach Monsheim zum Anschluß an die Hessische Bahn von Alzey nach Bingen von ca. 3,0 Meilen.

Die Gesammtlänge der vorstehend aufgeführten neuen Linien beträgt ca. . . . . 18,88 Meilen.

Projektirt sind ferner folgende Linien:
a) von Germersheim über Rülzheim nach Wörth zum Anschlusse an die Winden-Carlsruher Bahn ca. 3,0 „
b) von Pirmasens über Waldfischbach und Schopp nach Kaiserslautern . . . . . ca. 4,0 „
c) von Landau über Pirmasens nach Zweibrücken . . . . . ca. 9,0 „
d) von Bliesklastel nach Saargemünd.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 191 speziell angegeben.

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgl. hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. In dieser Summe sind enthalten: 8546 Thlr. Vergütigung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil an den Betriebskosten der Station Neunkirchen, 12250 Thlr. Schadenersatz und Restitutionen aller Art und 3058 Thlr. Kosten des Rheintrajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:
im Jahre 1867 überhaupt 23,98 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 23,59 Meilen,
„ „ 1866 „ 22,93 „ „ „ „ „ „ 21,83 „
im Jahre 1867 mehr überh. 1,05 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 2,36 Meilen.

296. Die im Jahre 1866 zur Vertheilung gekommene Dividende bezog sich auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Digitized by Google

47 b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. I. resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise zwischen Neustadt und Winden wurde im Jahre 1867 vollendet und am 9. September 1867 dem Betriebe übergeben.

III. **Neue Bahnlinien.** Die Concession für den Bau einer Eisenbahn von Winden nach Bergzabern ist ertheilt und soll mit dem Bau dieser Zweigbahn in kürzester Zeit begonnen werden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. In dieser Summe sind enthalten: 931 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4661 u. 5380 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 9439 Thlr. Vergütigung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg, sowie 8651 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

296. Die im Jahre 1866 zur Vertheilung gekommene Dividende bezog sich auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1855 bis ult. Dezember 1866.

47c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Von den gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten . . . . . 145968 Thlr.
wurden durch Einnahmen während der Bauzeit gedeckt . . . . . 60175 „
so daß die Baurechnung ult. 1867 mit einem Vorschusse von . . . . . 85793 Thlrn. abschloß.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. Ebenso hierin 2345 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt und 1458 Thlr. gemeinschaftliche Ausgaben für denselben.

260. Desgleichen hierin 5074 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . . 33771 Thlr.
Der Betriebs-Ueberschuß betrug . . . . . 2843 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 30928 Thlrn. zu leisten hatte.

48. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,40	Meilen
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	„
2) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,36	„
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	„
3) Düren-Euskirchen-Mechernich (5,91 M.) nebst der am 1. November 1867 eröffneten Fortsetzung Mechernich-Call (1,22 M.)	7,13	„
4) Köln-Crefeld-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,89 M.)	17,17	„
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69	„
6) von Osterrath nach Essen 5,32 M. nebst der am 15. Dezember 1867 eröffneten Fortsetzung von Essen nach Wattenscheidt (1,20 M.)	6,52	„
zusammen	66,25	Meilen.

Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}15 =$ . . . . . 0,30 Meilen
und die in den Linien ad 2 u. 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von $1 \times 0{,}07 =$ . . . . . 0,07 „ } 0,37 „

Es verbleiben . . . . 65,88 Meilen,

Digitized by Google

welchen noch hinzutreten die Strecken: übertragen 65,88 Meilen,
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe . . . . . 0,42 „
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn . . . . . 0,14 „
Ueberhaupt . . . 66,44 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

1) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist, ... 0,05 „
2) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar . . . . . 0,66 „
welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;
3) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymwegen . . . . 1,84 „
welche Eigenthum der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist.

Im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befinden sich also . . . . . 68,99 Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecken Mechernich-Call und Essen-Watten-scheidt der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 60,89 „

Die Zweigbahn Kempen-Kaldenkirchen von 3,04 Meilen wurde am 23. Dezember 1867 dem Betriebe übergeben, dieselbe ist aber in den vorliegenden statistischen Notizen nicht weiter berücksichtigt.

Im Bau begriffen waren: die rechtsrheinische Bahn von Ehrenbreitstein bis Siegburg, die direkte Bahn von Neuß nach Düren, die kleine Zweigbahn von der Station Hochfeld bis zur Stadt Duisburg.

Ferner sind die Vorarbeiten für die Bahn von Call resp. Soetenich nach Trier in Angriff genommen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Die Abzweigung von der Station Stolberg bis zum neuen Etablissement der Spiegelmanufaktur ist in einer Länge von 385 Ruthen fertig gestellt und in Betrieb gesetzt worden. Die Arbeiten zur Weiterführung nach der Stadt Stolberg sind in Angriff genommen.

Auf der Bahn Köln-Bingerbrück wurde das zweite Geleise zwischen Brohl und Neuwied, sowie zwischen Capellen und Boppard beendet und in Betrieb genommen. Auf der Bahn Köln-Zevenaar wurde zwischen Osterrath und Neuß, sowie zwischen Dormagen und Worringen und auf der Zweigbahn Osterrath-Essen zwischen Hochfeld und Essen das zweite Geleise fertig gestellt und dem Betriebe übergeben.

2. **Stationsbauten.** Die Bahnhöfe Aachen, Stolberg, Eschweiler und Horrem wurden in Folge des gesteigerten Verkehrs vergrößert, ebenso der Bahnhof Kempen in Folge der Einführung der Zweigbahn von Kaldenkirchen.

3. Das **Telegraphennetz** wurde auf die neueröffneten Strecken ausgedehnt und umfaßte ult. 1867 im Ganzen 302 Meilen Drahtleitung mit 93 Zeiger- und 46 Morseschen Apparaten, sowie 726 Läutewerken, von welchen 698 in besonderen Glockenbuden aufgestellt sind.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1867 um 32 neue Lokomotiven vermehrt, nämlich 4 Tender-Maschinen für den Trajektdienst, 10 gekuppelte Personenzug- und 18 dreifach gekuppelte Güterzug-Maschinen. An Wagen wurden neubeschafft: 3 Personenwagen II. Klasse, 8 dergleichen III. Klasse, 8 Dienst- und Gepäckwagen, 10 Gepäckwagen, 100 Coulissenwagen, 200 offene Güter- (Kohlen-) Wagen. Außerdem sind 9 offene Viehwagen in der eigenen Werkstätte gebaut worden. Ausrangirt wurden 7 Personenwagen II. Klasse, 10 dergl. III. und 1 Wagen IV. Klasse, 3 bedeckte und 15 offene Güterwagen. Außerdem sind 171 halbgedeckte und offene Güterwagen in Arbeitswagen umgeändert.

IV. Neben der **Pensions-** und der **Krankenkasse** besteht noch eine Sterbekasse, aus der bei jedem Todesfalle den Hinterbliebenen 50 Thlr. gezahlt werden, sowohl zur Bestreitung der Beerdigungskosten, wie auch anderer schon während der Erkrankung entstandener Ausgaben. Alle Beamten, Diätare und dauernd beschäftigten Arbeiter sind Mitglieder dieser Kasse; der Beitrag zu derselben ist versuchsweise auf 2 Sgr. monatlich von jedem Mitgliede fixirt und aus den Ueberschüssen der Vorjahre ein Reservefonds im Betrage von 2000 Thlrn. gebildet.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

75. Von dem hier aufgeführten concessionirten Anlage-Kapitale waren bis ult. 1867 nur 46 655 300 Thlr. (darunter 26 291 500 Thlr. Actien) begeben. Die für die Eifelbahn von Sötenich nach Trier concessionirten 11 000 000 Thlr. in Obligationen waren ebenfalls noch nicht emittirt. Dieselben sind in Kol. 75 nicht enthalten.

82. Zu dieser Summe sind die Kosten der Gas-Anstalt bei Nippes, die aus dem Betriebsfonds nach und nach amortisirt werden sollen, mit 60 566 Thlrn., ferner die Kosten der Schwellen-Incrustir- und Imprägnir-Anstalt bei Nippes mit 42 093 Thlrn., sowie 250 000 Thlr. Gratisbeitrag zu den Baukosten der Kölner Rheinbrücke und 762 850 Thlr. enthalten, welche später auf die einzelnen Titel verrechnet werden sollen.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Koblenz ꝛc. mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die leer und beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen; die letzteren werden nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt.

125. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ⅓ Cubikfuß Scheitholz gerechnet.

Digitized by Google

164d. Einschließlich der Personen-Frequenz in Eisenbahnzügen über die feste Rheinbrücke bei Köln.

201e. Hierin sind die von Fußgängern ꝛc. über die feste Rheinbrücke bei Koblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 2700 Thlrn. enthalten.

232. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

234. Hierin sind die Kosten der Rhein-Trajecte bei Griethausen und Rheinhausen mit 29 471 Thlrn. enthalten.

244. Ebenso hier die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

260. Desgleichen hier 17 499 Thlr. Kommunalsteuern und 6682 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse.

263. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I. dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275 aufgeführt.

275. Von der hier aufgeführten Summe sind 6075 Thlr. Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft an den Betriebs-Einnahmen und 60 268 Thlr. Antheil der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Zinsen-Deficit der Strecke Cleve-Zevenaar.

279a. Hierin sind 10 940 Thlr. Unterstützungen an beschädigte Beamte, sowie an Hinterbliebene von verunglückten Beamten und sonstige Entschädigungen aus gleicher Veranlassung enthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 überhaupt	68,99	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	66,02 Meilen,
„ „ 1866 „	66,57	„ „ „ „ „	63,02 „
daher 1867 mehr überhaupt	2,42	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	3,00 Meilen.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgefundenen sind nicht notirt.

343, 344 u. 345. Die Rhein-Trajecte bei Griethausen und Rheinhausen erlitten durch Hochwasser und Eisgang 6 resp. 9 Tage Unterbrechung, von welcher aber nur die unmittelbar von dem Trajectiren abhängigen Züge betroffen wurden.

49. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Rendsburg über Klosterkrug, Oster-Ohrstedt, Tingleff, Rothenkrug und Woyens nach der Jütischen Grenze . . . . . 19,81 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen:

a) von Oster-Ohrstedt nach Tönning . . . . . 4,40 „

b) „ der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg . . . . . 0,60 „

c) „ Tingleff nach Tondern, dem Betriebe übergeben am 26. Juni 1867. . . . . 3,43 „

d) „ Woyens nach Hadersleben . . . . . 1,56 „

zusammen 29,80 Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 2c aufgeführten Zweigbahn von Tingleff nach Tondern der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 28,14 „

II. Ueber das **Anlage-Kapital**, sowie über das mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 194 spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 4 Personen-, 3 Gepäck- und 20 bedeckte Güterwagen vermehrt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Maschinen-Werkstatt in Flensburg beschäftigte im Jahre 1867 durchschnittlich täglich 84 Arbeiter, welchen im Ganzen 21 828 Thlr. an Arbeitslohn bezahlt ist.

Der Werth der in dieser Werkstatt verarbeiteten Materialien berechnete sich pro 1867 auf 37 040 Thlr.

V. Eine **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse** besteht nicht, wohl aber eine Kranken- und Sterbekasse, der beizutreten jeder Angestellte verpflichtet ist, und welche ihren Mitgliedern für sich und ihre Angehörigen in Krankheitsfällen ärztliche Hülfe und Medizin, in Todesfällen Hülfe zur Bestreitung der Beerdigungskosten und den Mitgliedern selbst in Krankheitsfällen eine wöchentliche Unterstützung gewährt. Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungs-Jahre vom 1. April 1867 bis 31. März 1868 . . . . 568, welche an Beiträgen und Eintrittsgeld 2861 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1868 mit einem Vermögen von 3259 Thlrn. ab.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn von Rothenkrug nach Apenrade (0,91 M.) wurde am 12. September 1868 dem Betriebe übergeben. Im Bau begriffen ist die Abkürzungsbahn von Klosterkrug über Friedrichsberg (Schleswig) und Jübeck nach Eggebeck mit der Verbindungsbahn von Jübeck nach Sollbrück.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 194 speziell angegeben.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85. Die hier aufgeführte Summe ist für die vollendeten Linien an die Bau-Unternehmer gezahlt worden (siehe vorstehende Erläuterung).

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bau-Unter-

Digitized by Google

nehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln circa 850 Thlr. per Englische Meile verwendet.

121b u. 123b. Die hier (in Kol. 121b) aufgeführten Meilen sind von Extrazügen zurückgelegt worden, es bezieht sich daher die in Kol. 123b aufgeführte Anzahl nur auf solche Züge.

129b. Hierin ist auch das verbrauchte Quantum Coaks (7341 Ctr.) enthalten.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 93 662 und auf fremden Bahnen 18 716 Achsmeilen zurückgelegt. Fremde Postwagen legten auf den Schleswigschen Bahnen 44 790 Achsmeilen zurück, welche in Kol. 153a mitenthalten sind.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

162 u. 180c. Die zu ermäßigten Fahrpreisen und die mit Militair-Billets beförderten Personen sind unter den mit gewöhnlichen Billets beförderten mitenthalten.

Dagegen sind die auf Requisition beförderten Militairs resp. die von denselben zurückgelegten Meilen nicht notirt worden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

244. Hierin sind 4883 Thlr. Kosten der An- und Ablieferung der Güter enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Betrag hat die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Folge der übernommenen Garantie von 5 Proc. für die Staamm-Actien und 4½ Proc. für die Prioritäts-Obligationen zuschießen müssen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 überhaupt 29,9 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 28,14 Meilen,
„ „ 1866 „ 26,37 „ „ „ „ „ 24,05 „
pro 1867 mehr überh. 3,53 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 4,09 Meilen.

50. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

1) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel- (Mainz-) Wiesbaden . . . . . 5,57 Meilen,
mit der Abzweigung Castel-Biebrich . . . . . 0,24 „
2) die Zweigbahn Höchst-Soden . . . . . 0,90 „
zusammen 6,71 Meilen.

II. Der **Betrieb** auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde (ähnlich wie in den Vorjahren) am 20. April eröffnet und mit Ende Oktober wieder eingestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:

von Frankfurt nach Soden auf 2,80 Meilen,
„ Höchst „ Soden „ 0,9 „
„ Frankfurt „ Castel „ 4,5 „

von Frankfurt nach der Einmündungsstelle der Nassauischen Bahn auf . . . . . 5,01 Meilen,
„ Frankfurt nach Biebrich auf . . . . 5,10 „
„ „ „ Wiesbaden auf . . . 5,60 „

Für Personen und Sachen, welche durch die Dampfboote der Gesellschaft zwischen Castel und Mainz befördert werden, wird eine niedrige Zuschlags-Gebühr erhoben, welche pro Person ohne Gepäck 2—4 Kreuzer (0,66—1,14 Sgr.) und pro Centner Gut 1—3 Kreuzer (0,3—0,86 Sgr.) beträgt.

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 877 867 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds entnommen worden.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ „ 4 „ „ „ 342 857 „ (600 000 Fl. Rh.)
zusammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Hiervon waren ult. 1867 durch Rückzahlung getilgt:

a) von der Anleihe à 285 714 Thlrn. . . . . 98 287 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . . . 16 000 „

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1867 nur 342 857 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläut. zu Kol. 85.) Hiervon sind aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds herausgabt worden:

Digitized by Google

a) in den früheren Jahren bis Ende 1866 . . . . . 462 999 Thlr.
b) im Betriebsjahre 1867 . . . . . 50 938 „
zusammen 513 937 Thlr.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen betrug in den auf der Hauptbahn courirenden Zügen 30,95 und in den auf der Zweigbahn abgelassenen 12,11 Achsen.

162. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 158—160) enthalten.

165. Außerdem sind noch 50926 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

172. Hierin sind auch andere, in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

201c. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 4534 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 4731 Thlr. Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe enthalten.

230. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

238. Desgl. sind hierin 3619 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 16297 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

244. Ebenso hierin 3921 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 40624 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

51a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich durch die am 16. Mai 1867 erfolgte Betriebs-Eröffnung der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt erweitert und umfaßte:

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von . . . . . 25,16 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig . . . . . 4,18 „
b) Weißenfels-Gera . . . . . 7,92 „
c) Dietendorf-Arnstadt . . . . . 1,24 „
zusammen 38,60 Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . 38,194 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werra-Bahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Am Schlusse des Jahres 1866 waren Geleise vorhanden:

durchgehendes Hauptgeleise . . . . . 74528,6 Ruthen,
zweites Geleise der Strecke Corbetha-Gerstungen . . . . . 44238,5 „
an Neben-Geleisen der Bahnhöfe . . . . . 15713,9 „
zusammen 134501 Ruthen.

Im Jahre 1867 sind neu gebaut worden:

das zweite Geleise von Halle nach Corbetha . . . . . 5782,3 „
an Nebengeleisen auf den Bahnhöfen . . . . . 891,1 „

Am Schlusse des Jahres 1867 betrug daher die Länge der Geleise . . . . . 141174,4 Ruthen.

Der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Leipzig-Markranstedt wurde begonnen und im Jahre 1868 vollendet. 7049,8 Ruthen aus Schienen leichteren Profils construirte Geleise wurden gegen solche des Normalprofils ausgewechselt, sowie 1750 Ruthen erneuert.

Die gesammte Erneuerung im Jahre 1867 umfaßte 6,22 Proc. des am Jahresschlusse vorhandenen Bestandes. Bei den Erneuerungen sind meistens Schienen von 21 Fuß Länge verwendet und mit sogenannten schwebenden Stößen verlegt worden.

Die Zahl der Ausweichungen hat sich im Jahre 1867 um 15 Stück vermehrt, auch sind 26 Weichen erneuert worden.

Von den Schwellen sind 56185 Stück = 10,25 Proc. des Bestandes erneuert worden. Zu dieser Erneuerung wurden nur gute eichene, nicht imprägnirte Schwellen verwendet.

2. **Brücken.** Die auf der Bahnstrecke Leipzig-Markranstedt befindlichen großen, mit eisernem Ueberbau construirten Brücken waren bei der ersten Anlage nur mit der Fahrbahn für ein Geleis hergestellt worden. Behufs Herstellung des zweiten Geleises auf der genannten Strecke wurden diese Brücken im Jahre 1867 in ihrer ganzen Breite ausgebaut.

Digitized by Google

3. **Stationsbauten.** Auf der Station Halle ist unter Benutzung vorhanden gewesener alter Gebäulichkeiten eine Wagen-Reparatur-Werkstatt hergestellt worden. In Erfurt wurde eine neue Kohlenladebühne erbaut.

Die Mehrzahl der Stationen bedarf umfassender baulicher Veränderungen. Zunächst ist mit der Tieferlegung der vorhandenen hohen Perrons, der Anlage von Zwischen-Perrons und der Verlegung resp. Erneuerung der Geleise auf den Stationen Kösen, Apolda, Vieselbach, Frötstedt, Eisenach und Herleshausen begonnen worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden 3 Lokomotiven ausrangirt, dagegen für die älteren Bahnstrecken 4 und für die Zweigbahn nach Arnstadt 2 neue beschafft, so daß 3 Lokomotiven mehr im Betriebe waren, als im Vorjahre.

Der Wagenpark hat sich durch die Beschaffung von 75 bedeckten vierrädrigen Güterwagen für die alten Bahnstrecken und von 8 vierrädrigen Personenwagen, 2 vierrädrigen Gepäck- und 5 desgl. Güterwagen für die Zweigbahn nach Arnstadt, überhaupt um 180 Achsen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensions- rc. Kasse,** worüber die Kol. 346—365 der Tabellen das Nähere enthalten, besteht noch eine Kranken-Unterstützungs- und Wittwen-Kasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten.

In Krankheitsfällen erhält jedes Mitglied eine Unterstützung von 9 Sgr. täglich, bei freier ärztlicher Behandlung und freien Medikamenten; im Sterbefalle werden zur Bestreitung der Begräbnißkosten rc. 15 bis 30 Thlr. gewährt. Invalide Arbeiter und die Wittwen verstorbener Arbeiter empfangen fortlaufende Unterstützungen nach Maßgabe der vorhandenen Mittel. Die Letzteren werden theils durch Beiträge der Arbeiter, theils durch einen aus der Gesellschaftskasse zu zahlenden Zuschuß aufgebracht. Am Jahresschluß 1867 war ein Kapitalbestand von 10414 Thlrn. vorhanden.

Fernere besteht unter den Beamten noch eine Sterbekasse, welche jedoch von den Beamten selbst verwaltet wird und keine Zuschüsse aus der Gesellschafts-Kasse erhält.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde (8,95 M.) wurde im Jahre 1867 vorbereitet und hat im März 1868 begonnen.

Ferner ist wegen des Baues einer Bahn von Gera über Neustadt und Saalfeld nach Eichicht von 10,7 M. Länge und von Leipzig über Pegau nach Zeitz von 5,95 M. Länge ein Vertrag mit den betheiligten Staats-Regierungen abgeschlossen worden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Die Hauptbahn Halle-Gerstungen ist ununterbrochen doppelgeleisig.

75. Außer den hier aufgeführten 23150000 Thlrn. sind noch 5161000 Thlr. Stamm-Actien Littr. B concessionirt, welche für den Bau der Gotha-Leinefelder Bahn bestimmt, aber erst im Jahre 1868 emittirt worden sind.

Ferner sind die zum Bau der Zweigbahn nach Arnstadt emittirten Papiere im Nennwerthe von 364900 Thlrn. in obiger Summe nicht mitberücksichtigt, weil diese Papiere weder in Stamm-Actien noch in Prioritäts-Obligationen, sondern in kündbaren, auf den Namen der Gläubiger lautenden Schuldscheinen bestehen.

89. Von den für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirten Stamm-Actien Littr. B sind für 4661000 Thlr. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha 4 Proc. Zinsen garantirt, desgl. für die Schuldscheine der Dietendorf-Arnstädter Bahn 4⅓ Proc. Zinsen Seitens der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung.

90b. Diese 107023 Thlr. sind noch nicht verwendet, aber zu Bauzwecken reservirt resp. dem Bauconto überwiesen worden.

96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil im Werthe von 8217 Thlrn. an 6 Personenwagen, im Werthe von 5028 Thlrn. an 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und im Werthe von 4266 Thlrn. an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

224. Von dieser Summe sind 195026 Thlr. dem Erneuerungsfonds, als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien, überwiesen worden.

232. Diese Summe enthält auch die Kosten für die Unterhaltung und Vermehrung der Schneezäune.

238. Hierin sind auch 4809 Thlr. Kosten der Heizung der Vorwärmer enthalten.

244. Ebenso hierin 28741 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

246. Diese Ausgaben enthalten auch die dem Erneuerungsfonds überwiesenen Beträge und zwar: 55596 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 14033 Thlr. für die der Personenwagen und 60127 Thlr. für die der Lastwagen.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

270a. Ebenso hierin die Kosten für die Einlösung der Zinscoupons, sowie für die Convertirung der Anleihen.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1866, da sie erst nach Abschluß der Rechnung desselben im Jahre 1867 bezahlt wurde.

276. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahn-Abgabe pro 1867 bestimmt.

51b. Werra-Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Statistik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre zwar nicht verändert, neuere Vermessungen haben aber ergeben, daß

Digitized by Google

die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg (früher 2,44 M.) eine Ausdehnung von . . . . . 19,95 Meilen
und die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,76 „
zusammen von 22,71 Meilen haben.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf den Bahnhöfen Eisfeld und Sonneberg mußten die Güterschuppen und auf Bahnhof Coburg die Güterexpeditionen erweitert, sowie auf Bahnhof Grimmenthal ein Güterschuppen neu erbaut werden.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt mit 4,40 Personen und brachte ein 0,4099 Thlr. Jede Güterwagen-Achse war durchschnittlich belastet mit 24,58 Ctrn. Gut und brachte ein 7,907 Sgr.

V. Außer der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

a) eine Sterbekasse der Beamten und deren Frauen. Der Stand dieser Kasse wird durch gleichmäßige Beiträge der Mitglieder auf einer Höhe von 150 Fl. (86 Thlr.) erhalten, aus welchem in vorkommenden Sterbefällen ein Sterbegeld von 50 Fl. (28½ Thlr.) an die Angehörigen des verstorbenen Mitgliedes gewährt werden.

b) eine Werkstatts-Arbeiter-Kranken-Kasse. Der Fonds dieser Kasse wird beschafft:
1) durch wöchentlich 2 Sgr. Beitrag von jedem Arbeiter,
2) „ einen Beitrag von 2 Sgr. für jeden Sterbefall,
3) „ einen jährlichen, der Hälfte der unter 1 angegebenen Beiträge gleichkommenden Zuschuß aus der Kasse der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft,
4) durch Ordnungsstrafen der Mitglieder,
5) „ die Zinsen der Bestände,
6) „ Geschenke und sonstige Zuschüsse.

Jeder Arbeiter erhält, nachdem er 14 Tage in der Werkstatt gearbeitet, in Krankheitsfällen vom 4. Tage der Krankheit an auf so viele Wochen, als er Beitrag geleistet hat, bezüglich wenn die Krankheit durch einen Unglücksfall in der Werkstatt oder bei der Arbeit überhaupt herbeigeführt wurde, auf die ganze Dauer der Krankheit eine Unterstützung, bestehend in 31½ Kr. oder 9 Sgr. täglich excl. der Sonntage, freien Arzt, freie Medizin, Blutegel, Bäder, Schröpfen und Aderlassen, insoweit es vom Arzte durch schriftliches Recept verordnet ist.

Auch wird den Arbeitern, welche sich bei der Arbeit einen Bruchschaden zugezogen haben, unentgeldlich ein Bruchband geliefert.

Erkranken neben dem Mitgliede der Krankenkasse gleichzeitig bei ihm wohnende Familienglieder, so haben auch diese Anspruch auf unentgeldliche Behandlung Seitens des Arztes.

Beim Sterbefalle eines Mitgliedes, welches länger als 4 Wochen und nicht über ein Jahr Beiträge geleistet hat, erhalten die Angehörigen desselben zur Bestreitung der Beerdigungskosten 26 Fl. 15 Kr. oder 15 Thlr. und, wenn die Beiträge länger als 1 Jahr geleistet sind, 52 Fl. 30 Kr. oder 30 Thlr. aus der Kasse.

Die Kasse hatte ult. 1867 ein disponibles Vermögen von 3877 Fl. 56½ Kr. (2216 Thlrn.).

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

89. Diese Zins-Garantie ist auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

121c. Dies sind die von Extrazügen zurückgelegten Meilen.

166b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt, das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

177a u. c. Außer den in Kol. 177a aufgeführten Equipagen wurden noch 85 Equipagen und sonstige Fahrzeuge als Gil- resp. Frachtgut befördert, welche mit ihrem Gewichte in Kol. 168 u. 170 enthalten sind.

219 u. 220. Diese 1129 Thlr. repräsentiren ersparte Bauzinsen der Strecke Coburg-Lichtenfels, welche dem Betriebsfonds derselben überwiesen worden sind.

244. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

248. Ebenso hierin die Kosten für Beleuchtung der Betriebs-Lokalitäten.

270—276. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8000000 Thlrn. nicht aus, weshalb dieselben noch 141 110 Thlr. (gegen 140562 Thlr. im Vorjahre) zuschießen mußten, so daß in den Kolonnen 270—275 der Tabellen 198 187 + 47 + 141 110 = 339 344 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

285. Nach neueren Vermessungen ist die Bahnlänge um 0,07 Meilen größer als in den Vorjahren angegeben. (Siehe ad II dieses Berichts.)

52. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Tilsit-Insterburger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 193 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Die Gestänge der **Telegraphen**-Leitung wurden an den Staat verkauft, welcher an denselben eine eigene Leitung angebracht und die Verpflichtung übernommen hat, das Gestänge dauernd zu unterhalten.

III. Von den **Betriebsmitteln** wurden 10 bedeckte Güterwagen an die Ostpreußische Südbahn-Gesellschaft verkauft. Für den Erlös von 9000 Thlrn. sollen Langholz-Transportwagen beschafft werden.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** wurde noch eine Arbeiter-Krankenkasse gegründet, an welcher die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter Theil nehmen. Ende 1867 schloß diese Kasse mit einem Bestande von 74 Thlrn. ab.

Digitized by Google

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.

11. Außerdem befindet sich noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,075 Meilen seit dem Frühjahre 1867 im Betriebe.

75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.

85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

175b. Außerdem wurden noch in besonderen Arbeitszügen 1 051 339 Ctr. Betriebsdienstgüter, welche 1 298 057 Centnermeilen zurücklegten, befördert.

219. Hierin sind 6 069 Thlr. Wagenmiethen und 3 792 Thlr. Miethen für Lokomotiven enthalten.

230. Diese 580 Thlr. sind verwandt auf Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze, der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen- und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

53. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt: a) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz nach Dux von . . . . 3,76 Meilen, von welcher die Strecke Teplitz-Dux von 1,34 M. am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben wurde, so daß der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt. . . . . 3,03 Meilen,

b) 16 von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen in einer Gesammt-Länge von . . . . 1,39 „

auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet. zusammen 5,16 Meilen.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Dux nach Komotau befand sich ult. 1867 im Bau.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864, 1865 und 1867 und die Strecke Teplitz-Dux am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen 2 616 942 Thlr. auf die Hauptbahn.

86. Das hier aufgeführte, pro Meile Bahnlänge verwendete Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Hauptbahn.

97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn resp. der für dieselbe sich ergebende mittlere Jahresdurchschnitt zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

171a u. 174. Hierin sind 3414 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a.)

271. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

272. An der Dividende pro 1867 nahmen nur die älteren Actien im Betrage von 1 400 000 Thlrn. Theil.

54. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welcher noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Grenze bis Furth am Walde von 0,69 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf 26,46 Meilen erstreckt.

II. Die neben der **Pensions-Kasse** noch bestehende Krankenkasse (siehe S. 174 der Statistik pro 1865 das Nähere) hatte ult. 1867 einen Bestand von 6 614 Thlrn.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlr. ausgeführt ist.

102b. Hierin sind 2 Postwagen enthalten.

163. Außerdem kamen noch 8 Extrazüge zur Beförderung; die Anzahl der in denselben befindlichen Personen ist nicht notirt worden.

Digitized by Google

170a—e u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Von denselben sind 5262 Ctr. Equipagen und 53834 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert, 7619 Ctr. Thiere im direkten Verkehre aufgegeben und 80 Ctr. Equipagen im direkten Verkehre angekommen. (Siehe Kol. 177 u. 179.)

177a u. 178a. Hiervon sind 43 Equipagen und 105 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

202 u. 203. Dies ist die Einnahme für die Extrazüge (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

214a u. 215a. Für die mit Personenzügen beförderten 43 Equipagen wurden 389 Thlr. und für die mit denselben transportirten 105 Pferde 821 Thlr. eingenommen, welche hierin mitenthalten sind.

245. Diese Summe zerfällt in 4987 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 6194 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

250. Dies ist die Assekuranz-Prämie für Güter.

270 u. 272. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich . . . . . 832000 Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt . . . . . 703849 „
so daß der Staat noch . . . . . 128151 Thlr.
zuschießen mußte, wovon auf die Schuld aus den Vorjahren . . . . . 86264 „
und auf das Jahr 1867 . . . . . 41887 „
= 0,26 Proc. des Anlage-Kapitals entfallen.

271. Die Einkommen- und Erwerbsteuer für das Jahr 1867 beträgt 24103 Thlr. Außerdem sind noch an rückständigen Steuern für die Jahre 1864, 1865 und 1866 zus. 86264 Thlr. bezahlt, welche hierin mitenthalten sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 270 u. 272.)

55. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Ueber die von der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft projekte Fortsetzung der Bahn, sowie über das zwischen der Staats-Regierung, der Brünn-Rossitzer und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarte Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 200 nähere Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

102a. Außerdem wurden seit dem Oktober 1867 . . 10 offene vierrädrige Wagen der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft leihweise benutzt.

125. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten. Deshalb ist das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum weit höher, als bei den übrigen Vereinsbahnen.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Dasselbe beträgt 2543 Z.-Ctr. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn vor 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für das Rangiren der Züge und der Wasserspeisung der Lokomotiven.

260. Hierin sind 356 Thlr. Assekuranz-Prämien enthalten.

270a. Ebenso hierin 1711 Thlr. Zinsen der schwebenden Schuld.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden gezahlt: im Jahre 1867 sechs und im Vorjahre 4 Proc. Zinsen.

346—365. Der außer der Beamten-Pensionskasse noch bestehende Kranken-Unterstützungsfonds für die Bediensteten und Arbeiter schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 972 Thlrn. ab.

56. Buschtehrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte wie im Vorjahre

1) die Lokomotivbahnen:

a) Kralup-Kladno nebst der 0,2 Meilen langen Kohlenzweigbahn von dem Franz-Schachte zum Pruhon-Schachte von 3,73 Meilen.
Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtehrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecken verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecken der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „
zusammen 4,14 Meilen;

b) die Strecke Prag-Weßyhbla (früher Pferdebahn und im Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaut) von . . . . . 3,26 „

2) die Pferdebahn Weßyhbla-Lana resp. Pine von . . 4,20 „

Ueberhaupt 11,60 Meilen.

Digitized by Google

II. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Bejhybla-Lanaer Bahn werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren.

Die transportirten Güter über die Kladno-Bejhyblaer Verbindungsbahn sind (wie in den Vorjahren) nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 2 Lokomotiven, 8 bedeckte Güter- und 16 Kohlenwagen vermehrt.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungs-Fonds mit einem Bestande von 6073 Thlrn. und ein Arbeiter-Kranken-Fonds mit einem Bestande von 995 Thlrn. ult. 1867.

V. **Neue Bahnlinien.** Zwischen Prag (Staudthorbahnhof) und Bubna wurde eine Verbindungsbahn erbaut. Dieselbe ist $0{,}^{476}$ Meilen lang und wurde am 27. April 1868 dem Betriebe übergeben. Der Umbau der Pferdebahn von Bejhybla bis Stochov (Lana) in eine Lokomotivbahn wurde am 8. Oktober 1868 in Angriff genommen und soll im Februar 1869 beendigt sein.

Ferner ist der Buschtöhrader Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer Lokomotiv-Eisenbahn von Prag (Smichow) über Saaz und Komotau bis Weipert (oder einen andern Punkt) zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn, mit einer von der Hauptbahn nächst Priesen abzweigenden Eisenbahn durch das Egerthal über Karlsbad nach Eger mit einer Flügelbahn nach Franzensbad ertheilt worden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Lokomotivbahn Kralup-Kladno.

10b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtöhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtöhrader Bahn benutzt.

Alle 3 Linien.

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf die Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

57. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Eine Veränderung des Bahngebiets ist im Jahre 1867 nicht eingetreten. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,^{45}	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Wierzanow-Wieliczka	0,^{71}	„
b) Podleze-Niepotomice	0,^{65}	„
zusammen	46,^{81}	Meilen.

Hiervon ist die Strecke Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Wierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepotomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von diesem Kaufgelde waren ult. 1867 noch 4 616 150 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Galizischen Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft ist die Concession zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen von Lemberg nach Brody und von Krasne über Tarnopol nach Podwoloczyska ertheilt worden. Die erstere Linie, welche eine Ausdehnung von 12¼ Meilen erhalten soll, befindet sich bereits im Bau.

Von dem für diese Linien concessionirten Kapitale waren bis ult. 1867 emittirt:

20 000 Stück Actien III. Emission à 140 Thlr. mit 30 Prec. Einzahlung im Betrage von	840 000 Thlrn.
20 000 Stück Prioritäts-Obligationen II. Emission à 200 Thlr.	4 000 000 „
zusammen	4 840 000 Thlr.

Hiervon wurden die bis Ende 1867 erwachsenen Kosten im Betrage von 1 354 030 Thlrn. bestritten; es sind jedoch diese Summen in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Der hierin enthaltene Coursverlust bei Begebung von 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen beträgt 740 000 Thlr.

88. Hierin sind auch die amortisirten Stamm-Actien (49 700 Thlr.) mitbegriffen.

125. Das zum Anheizen verwendete Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind brutto $0{,}^{020}$ Cubikfuß und netto $0{,}^{018}$ Cubikfuß Holz verbraucht worden. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

165. Außerdem wurden noch 308 Z.-Ctr. Militair-Gepäck befördert.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der mit den Güterzügen beförderten Thiere enthalten. Davon sind

a) im Binnenverkehre befördert	55 283	Z.-Ctr.
b) im direkten Verkehre aufgegeben	907 880	„
c) „ „ „ angekommen	87 714	„
zusammen (wie in Kol. 179a u. b)	1 050 877	Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 1 Equipage und 138 Pferde mit den Militairzügen und 48 Equipagen und 29 Pferde mit den Personenzügen befördert.

Digitized by Google

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für die beförderten 308 Z.-Ctr. Militair-Gepäck, 1 Equipage und 138 Pferde mitenthalten.

204. Ebenso sind hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten 48 Equipagen und 29 Pferde enthalten.

234. In dieser Summe sind 82 770 Thlr. enthalten, welche für Wiederherstellung des durch Hochwasser beschädigten Bahnkörpers verausgabt wurden, und 54 610 Thlr., welche die in Folge dieser Veranlassung errichteten provisorischen Bauten gekostet haben.

252. Hierin sind 35 243 Thlr. Vergütigung an die Kaiser Ferdinands Nordbahn für die Mitbenutzung des Krakauer Bahnhofes enthalten.

270b. Für Amortisation der Stamm-Actien wurden 11 200 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

272. An der Dividende pro 1867 nahmen auch die Actien III. Emission (siehe ad II dieses Berichts) Theil.

286. Mit Anschluß der Militair-Transporte wurden 19 103 Personen mehr befördert als im Vorjahre.

58. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

87a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638 $^{1}/_{10}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben, 2849 $^{9}/_{10}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

170a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. (Siehe Kol. 178 u. 179.)

231. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Assecuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläut. zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

59. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedzitz und Trzebinia nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen von Floridsdorf nach Stockerau, von Gänserndorf nach Marchegg, von Lundenburg nach Brünn, von Prerau nach Olmütz, von Schönbrunn nach Troppau, von Oderberg bis zur Preußischen Grenze, von Dziedzitz nach Bielitz, von Trzebinia über Szczakowa nach Mysłowitz und von Szczakowa nach Granica eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen.

Hiervon ist die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . 0,43 „

an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet, so daß im eigenen Betriebe verbleiben . . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 kamen folgende Vervollständigungsbauten zur Ausführung:

1) **Geleise.** Zwischen Wien und der Tabor-Au wurde das 3. Geleise gelegt, nachdem die Grundeinlösungen beendigt waren. In einer Anzahl Stationen hat eine Vermehrung der Bahnhofsgeleise stattgefunden, auch ist mit der in den Vorjahren begonnenen Auswechselung der Schienen fortgefahren.

2) Der **Bahnkörper** zwischen Stauding und Schönbrunn wurde verbreitert und soll demnächst mit der Legung des zweiten Geleises auf dieser Strecke begonnen werden.

3) **Stationsbauten.** Die Waarenmagazine in Troppau und Zabierzow wurden erweitert, in Enzersdorf ein neues „Aufnahmsgebäude" erbaut und die Wasserleitung in Wien vollendet.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden neu beschafft: 8 Lokomotiven, 65 vierrädrige bedeckte Lastwagen und 270 vierrädrige Kohlenwagen. Dagegen wurden 3 Lokomotiven und 145 diverse Wagen aus dem Dienste gezogen und 68 Lastwagen derart umgestaltet, daß 43 derselben bedeckte Bremssitze und 25 stabile Einrichtungen zum Pferdetransport erhielten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 4693 Meilen auf der Ostrauer Kohlenbahn und 1188 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

129b. Die außer den verschiedenen Arten von Steinkohlen verbrauchten 506 Ctr. Coaks und 222 452 Ctr. Briquetts sind hierin mitenthalten.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetts.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind:

747 998	Z.-Ctr.	im Binnenverkehre befördert,
437 881	„	„ direkten Verkehre aufgegeben,
1 574 811	„	„ „ „ angekommen und
258 175	„	„ Durchgangs-Verkehre befördert.
3 018 865	Z.-Ctr.,	wie in Kol. 179a angegeben.

Digitized by Google

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind bereits in den übrigen Ausgaben enthalten; sie betragen: für die Bahnverwaltung 11 816 Thlr., für den Stationsdienst 10 105 Thlr., für den Zugförderungsdienst 3722 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 947 Thlr., zusammen 26 590 Thlr.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 9 679 714 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . . 230 530 „
so daß in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen sind . . . . . 9 910 244 Thlr.

60. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen, und zwar

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . 42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . . 0,75 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 41,60 Meilen;

b) die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf . . . . . 0,78 „

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . 10,52 Meilen,
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau . . . . . 0,21 „
10,73 „
zusammen 53,11 Meilen;

d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . . 3,82 „
Auf diese . . . 56,93 Meilen
beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis . . . . . 17,37 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien . . . 74,30 Meilen.

II. Die vorstehend ad 1d aufgeführte **Lambach-Gmundener** Zweigbahn, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 550 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 316 offene, 40 bedeckte vierrädrige, 1 sechs- und 8 achträdrige offene, zusammen 365 Lastwagen mit 19 580 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 36 vierrädrige Arbeitswagen mit 1440 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

III. Die neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 24 431 Thrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

a) **Lokomotivbahn.**

13. Die Strecke von Wien bis Neulengbach von 5,00 Meilen ist doppelgeleisig.

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76. Hiervon kommen 190 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie erstreckt sich auf das ganze concessionirte resp. verwendete Anlage-Kapital (siehe Erläut. zu Kol. 75).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 104d, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II. dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¼ Zoll.

129e u. 131e. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet; es beträgt das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt 441,6 Z.-Pfd. auf der Hauptbahn und 265,4 Z.-Pfd. auf der Lambach-Gmundener Zweigbahn.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177a. Hierin sind auch die sonstigen Fahrwerke enthalten.

177c. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge, Geschütze u. s. w.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

296. Einschließlich des Staatszuschusses hat die Dividende im Jahre 1866 ebenfalls 5 Proc. betragen.

b. **Pferdebahn.**

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande übernommen worden ist.

85. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlte Summe.

102e. Hiervon sind 25 Bauholz- und 4 Fourragewagen.

Digitized by Google

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

173b u. c. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-Lokomotivbahn beförderten Güter.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	72 307	Thlr.
b) „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2 139	„
c) „ Miethe für fremde Pferde	17 107	„
d) „ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	6 334	„
e) „ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futterfäcke, Stall-Utensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	2 253	„
f) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßen-Fuhrwerke	11 206	„
zusammen	111 346	Thlr

61. Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt die Strecke von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von . . 34,₄₆ Oesterr. = ... 35,₁₁ Pr. Meilen, welche in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. September 1866 dem Betriebe übergeben wurde.

Der Gesellschaft ist außerdem die Concession zur Fortsetzung der Bahn von Czernowitz nach Snczawa (11,₆ M.) ertheilt worden. Mit der Ausführung dieses Baues wurde im Jahre 1867 begonnen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

89. Der Staat hat für die Eisenbahn von Lemberg nach Czernowitz ein jährliches Reinerträgniß von 1 000 000 Thlrn. in Silber garantirt.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind:

4 166 Z.-Ctr. Equipagen und 57 094 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
249 „ „ „ 353 156 „ „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
4 569 „ „ „ 760 „ „ „ „ „ angekommen,
zus. 8 984 Z.-Ctr. Equipagen und 411 010 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

270—272. Für das Jahr 1867 waren erforderlich:

zu 5 Proc. Zinsen des verwendeten Anlage-Kapitals	816 552	Thlr.
zur Amortisation desselben	14 000	„
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Actien	169 448	„
zusammen	1 000 000	Thlr.
Der Ueberschuß betrug	391 734	„
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie zuschießen mußte.	608 266	„

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst ein Jahr im Betriebe ist.

62. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1866 bis ult. November 1867.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1867 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b. Hierin ist auch das zur Feuerung der Lokomotiven versuchsweise verbrauchte Quantum Briquetten enthalten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,₅₂₇ Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

270. Hier sind die Zinsen und Amortisationsbeträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

Digitized by Google

282. Dem Erneuerungsfonds wurden überwiesen: a) für die Betriebsmittel . . . . . 15396 Thlr.
b) für Bahn-Inventar-Gegenstände . . . . 2010 „
c) für Oberbau-Eisenmaterialien . . . . . 2914 „
zusammen 20320 Thlr.

346—365. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Der für die Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn separato bestehende Kranken-Unterstützungs-Verein schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 2086 Thlrn. ab.

63. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet**, die **anderweitigen Besitzungen der Gesellschaft**, das **Anlage-Kapital** und die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 u. 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Die Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,53 Meilen wurde (wie in den Vorjahren) ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden 5933 Klafter und auf der südöstlichen Linie 7709 Klafter Schienen ausgewechselt.

In verschiedenen Stationen der nördlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 3760 Lurrent-Klafter vermehrt. Auf der nördlichen Linie wurde zwischen Bubenc und Kralup in einer Länge von 3 Meilen das zweite Geleise gelegt. Auf der südöstlichen Linie ist die Legung des zweiten Geleises zwischen Alberti-Irsa und Czegled und zwischen Waitzen und Czegled (ca. 14 Meilen) in Angriff genommen.

2. **Brücken.** Die Holzüberlagen verschiedener, theilweise durch die Kriegs-Ereignisse zerstörten Brücken von zusammen 617 Fuß Oeffnungsweite sind durch neue Eisen-Konstruktionen ersetzt worden. Die im Jahre 1866 zerstörten mittleren 5 Bogen-Oeffnungen der Marchbrücke werden durch 2 mit Eisen-Konstruktionen überbrückte Oeffnungen ersetzt werden.

3. **Stationsbauten.** Die Umgestaltung des Prager Bahnhofes wurde durch die Auflassung der Festungswälle ermöglicht; es wurde die den Bahnhof in 2 Theile trennende Courtine demolirt, der Wallgraben verschüttet und hierdurch der nöthige Raum gewonnen. Die für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst ꝛc. schon früher in Ausführung gebrachten Arbeiten wurden fortgesetzt und theilweise vollendet.

Außerdem ist noch unter den vielen in verschiedenen Stationen ausgeführten Arbeiten die Vergrößerung des Olmützer Bahnhofes hervorzuheben, welche im Einvernehmen mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft und theilweise auch auf gemeinschaftliche Kosten geschieht.

Zwischen Kolin und Podiebrad (nördliche Linie) wurde die Station Velim errichtet.

Zum Schutze der Körnerfrüchte wurden in 28 Stationen der südöstlichen Linie 64 Getreideschuppen mit zusammen 5563 Quadrat-Klafter Lagerraum erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 11 Lastzugs-Maschinen und 408 bedeckte Lastwagen vermehrt.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.“, welche Ende 1867 mit einem Bestande von 583863 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Die der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien: Wien-Marchegg (6,16 M.) und Stadlau-Laa-Brünn (22,92 Meilen) befanden sich im Jahre 1867 im Bau. Das für diese Linien concessionirte Anlage-Kapital besteht in 150000 Obligationen à 100 Thlr. Für den Bau und die Vorarbeiten sind verausgabt: im Jahre 1866 . . 470269 Thlr. und im Jahre 1867 . . 842324 Thlr.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bantitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Außerdem sind noch 3155 Stück Actien zum Nominalbetrage von 420667 Thlrn. amortisirt.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind auch 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethe kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250).

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 12, auf der südöstlichen 25 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 19 Züge.

Digitized by Google

165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch befördert: auf der nördlichen Linie 5 928 Ctr., auf der südöstlichen Linie 1 249 Ctr., auf der Wien-Neu-Szömyer Linie 1 344 Ctr.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (letzteres in Kol. 179a mehrmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 798 734 Z.-Ctr., bei der südöstlichen 1 479 736 Z.-Ctr. und bei der Wien-Neu-Szömyer Linie 261 622 Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen (mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)		mit Lastzügen	
auf der nördlichen Linie	54 Equipagen	und 395 Pferde;	708 Equipagen	und 2226 Pferde,
„ „ südöstlichen Linie	49 „	„ 588 „	908 „	„ 3470 „
„ „ Wien-Neu-Szömyer Linie	7 „	„ 349 „	117 „	„ 1599 „

Militair-Pferde kamen zur Beförderung auf der nördlichen Linie 191, auf der südöstlichen 2095 und auf der Wien-Neu-Szömyer Linie 131 Stück.

183d u. 185b u. c. Die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen sind in Kol. 183d mitenthalten. Dieselben haben betragen:

bei der nördlichen Linie	Fahrzeuge 568 381	und Thiere	22 400 897 Centnermeilen,
„ „ südöstlichen Linie	„ 668 832	„ „	76 593 700 „
„ „ Wien-Neu-Szömyer Linie	„ —	„ „	3 840 152 „

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 6 134 Thlr., bei der südöstlichen Linie 18 137 Thlr., bei der Wien-Neu-Szömyer Linie 2 119 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde, welche betragen haben: bei der nördlichen Linie . . . 1359 Thlr. für Equipagen und 3384 Thlr. für Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . . 1058 „ „ „ „ 5113 „ „ „
„ „ Wien-Neu-Szömyer Linie 170 „ „ „ „ 2004 „ „ „

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Diese Summe repräsentirt die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vornherein in Abzug gebracht.

260. Hierunter sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen und Wohlthätigkeitsspenden enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 5 320 472 + 6 135 661 + 678 671 = . .	12 134 804	Thlrn.
treten noch hinzu die Ueberschüsse:		
a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	93 476	„
b) „ „ „ „ Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinen-Fabrik von	532 024	„
sowie an diversen Zinsen ꝛc.	486 601	„
Diese	13 246 905	Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	1 606 825	„

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 63 770 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 367 280 Thlr. verwendet.

64. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest		76,58	Meilen,
mit den Zweigbahnen: a) Mödling-Laxenburg		0,61	„
b) Wiener-Neustadt-Oedenburg		4,24	„
c) von Nabresina bis zur Landesgrenze bei Cormons . 6,88 M. von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze 0,20 „ im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben	6,68	„	
	88,91	Meilen;	
2) deren Flügelbahnen: a) Marburg-Klagenfurt-Villach	21,97	„	
b) Steinbrück-Sissek	16,77	„	
c) Agram-Carlstadt	6,35	„	
3) die Ungarischen Flügelbahnen:			
a) Oedenburg-Groß-Kanizsa	21,92	„	
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen	43,91	„	
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny	10,88	„	
zusammen	210,91	Meilen.	

Digitized by Google

übertragen 210,01 Meilen.

B. Die Tiroler Linien:

1) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen,
wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 „
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im
eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 9,75 Meilen,

2) die am 24. August 1867 dem Betriebe übergebene Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . . 16,72 „

3) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala 14,01 M.,
von welcher die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . 0,71 „
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet,
daher im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 13,30 „

zusammen . . . 39,79 „

Auf diese . . . 249,79 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Für die Tiroler Linien berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Brennerbahn (ad B 2) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 29,01 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Auf der Strecke Kriegslach-Bruck (Südbahn) wurde das zweite Geleise in einer Ausdehnung von 2,8 Meilen ausgeführt.

Auf der Nord- und Südtiroler Linie werden die Geleise-Anlagen der Stationen umgelegt und die Hauptwechsel durch Weichenherze neuer Konstruktion ersetzt. Auf den Stationen Kufstein, Botzen und Ala wurden die Geleise vermehrt.

Die Schienen der Nord- und Südtiroler Linie werden successive durch jene des Systems, welches auf der Brenner-Linie in Anwendung kam, ersetzt werden. Diese Schienen sind um 6½‴ höher und per Fuß um ca. 0,26 Z.-Pfd. schwerer als diejenigen der ersteren Linien.

2. **Stationsbauten.** In den Stationen Kufstein, Innsbruck, Botzen, Trient und Ala wurden die Stationsgebäude vergrößert und in Ala ein Empfangsgebäude errichtet.

3. **Telegraphen.** Alle Stationen der Tiroler Linie sind mit Morsé'schen Sprechapparaten versehen.

Die Signalisirung der Züge findet auf der Strecke Kufstein-Ala durch electromagnetische Läutewerke und von Ala ab, von wo an die Italienische Verwaltung den Betrieb übernommen hat, mittelst Hornsignalen statt.

Als optische Signale fungiren gegenwärtig nur die vor den Stationen aufgestellten Distanz-Signale, welche zur Deckung der Stationen und der darin befindlichen Züge dienen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Südbahn und Tiroler.**

13. Doppelgeleise liegen auf der Südbahn (Wien-Triest) und auf den Tiroler Linien von Steinach bis Gries (1,28 M.), von Gries nach Brenner (0,71 M.) und von Franzensfeste bis Brixen (1,25 M.).

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Venetianischen von 57,6 M., der Lombardischen von 62,8 M. und der Central-Italienischen von 38,9 M., der von derselben neu erbauten und im Bau begriffenen Strecken (ca. 408 M. im Betriebe und 13,7 M. im Bau), der Werth der Materialvorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1867 . . 270 235 833 Thlr.

87c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1867 gemachten Anleihen. Davon sind 129 043 397 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 62 886 858 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Durch Uebereinkommen vom 13. April 1867 ist die Zins-Garantie für das am Schlusse eines jeden Jahres verwendete Anlage-Kapital wie folgt festgesetzt worden: die Staatsregierung garantirt der Südbahn-Gesellschaft für die ganze Dauer ihrer Concession und für die Gesammtheit ihrer auf Oesterreichischem Gebiete zur Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen ein Brutto-Erträgniß, welches für das Jahr 1867 . . . 92 000 Fl. pro Meile und für jedes folgende Jahr so lange 1000 Fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 Fl. pro Meile erreicht hat, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Concessionsdauer zu gelten hat.

Tiroler Linie.

96a. Hierunter befindet sich 1 Salonwagen. Außerdem ist noch ein Hof- und 1 Kommissionswagen vorhanden.

Südbahn.

100a. Von den hier aufgeführten Wagen sind 9 als Postwagen in Verwendung.

Südbahn und Tiroler Linie.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

Digitized by Google

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 9 650 656 Thlrn. und der Tiroler Linien von 324 965 Thlrn. = ... 9 975 621 Thlrn.
treten hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen) Netzes mit . . . . . 7 123 143 „
sowie die aus dem Titel der Zins-Garantie des Italienischen Netzes resultirende Summe, abzüglich der allgemeinen Kosten dieses Netzes mit . . 1 179 310 Thlrn.
Hiervon kommen in Abzug die allgemeinen Kosten des Oesterreichischen Netzes mit . . . . . 524 149 „
Es verbleiben . . . . . 655 161 „
Diese . . . . . 17 753 925 Thlr.
nebst den Betriebsresten früherer Jahre und Kapitalzinsen von . . . . . 72 060 „
sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen. Die im Vorjahre noch verbliebenen 3 000 082 Thlr. sind als außerordentliche Reserve in den Reservefonds gelegt. (Siehe Kol. 277—280.)

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

273b. Dies sind Instandsetzungskosten der Piemontesischen Linien.

Tiroler Linie.

285—295. Wegen der erheblichen Veränderung des Bahngebiets gegen das Vorjahr kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages nicht stattfinden.

345. Außerdem war der Verkehr während dreier Tage theilweise unterbrochen.

Südbahn und Tiroler.

361. Die in dem Bestande der Pensionskasse enthaltenen Effekten sind zum Tagescourse in Ansatz gebracht worden. Dieselben bestanden aus:

3procentigen	Werthpapieren	zum	Nennwerthe	von	344 800 Thlrn.
5 „	„	„	„	„	302 074 „
5½ „	„	„	„	„	7 334 „
6 „	„	„	„	„	26 667 „

Aus Anlaß der Abtretung der Venetianischen Linie an die Verwaltung in Turin wurde der Fonds getheilt und derselben übergeben:
baar 13 196 Thlr., 3procentige Effekten 101 867 Thlr., 5procentige Effekten 76 490 Thlr., 5½proc. Effekten 2 667 Thlr., wogegen dieselbe eine Pensionslast von 1 556 Thlrn. übernahm.

65. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Die 3,₁₃ Meilen (26,₅₅₃ Kilometer) lange Strecke von Schwadowitz nach Königshain wurde am 1. August 1868 dem Betriebe übergeben.
Durch den mit der Königl. Preußischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrag vom 5. August 1867 ist der Anschluß der Preußischen Staatsbahn bei Königshain sichergestellt und soll der Bau auf Preußischem Gebiete in nächster Zeit beginnen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75—85. Diese Summen beziehen auf die älteren, im Betriebe befindlichen 20,₁₈ Meilen.
Für die Strecke Schwadowitz-Königshain sind 3 283 400 Thlr., bestehend in Prioritäts-Obligationen, concessionirt und es waren ult. 1867 verwendet:

für Vorarbeiten	4 647	Thlr.
„ Grunderwerb	28 960	„
„ den Bahnkörper und den Oberbau	2 199 033	„
„ Betriebsmittel	283 261	„
Insgemein	36 492	„
zusammen	2 552 393	Thlr.

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,₉ Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der beförderten Fahrzeuge und dasjenige der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere. Davon sind:

604	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	und	8469	Z.-Ctr.	Thiere	im Binnenverkehre	befördert worden,
270	„	„	„	6619	„	„	„ direkten Verkehre	aufgegeben,
1666	„	„	„	54 427	„	„	„ „ „	angekommen,

zus. 2540 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 69 515 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

177. Die Anzahl der beförderten Equipagen wird nicht notirt. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

272. Außerdem sind noch 1697 Thlr. aus dem „Interessen-Conto" zur Vertheilung der Dividende verwendet worden; einschließlich derselben beträgt die vertheilte Summe 475 000 Thlr.

Digitized by Google

296. Im Vorjahre hat die Dividende einschließlich des Staatszuschusses 4,8 Proc. betragen.

346. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande beruht in der Verschiedenheit des wirklichen zum Nominalwerthe der in den Fonds befindlichen Werthpapiere.

66. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Die außer der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 21 961 Thlrn. ab.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75 u. 87a. Aus dem concessionirten Anlage-Kapitale scheiden 50 000 Stück Actien im Nominalbetrage von 7 000 000 Thlrn. aus, weil mit der Concessionirung der ersten Siebenbürger Eisenbahn die Verpflichtung der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft zum Baue der Linie Nyiregyhaza-Szigeth, für welche jenes Anlage-Kapital bestimmt war, definitiv weggefallen ist.

76. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

91c. Von den hier aufgeführten Lokomotiven wurden 5 von W. Günther in Wiener-Neustadt gelieferte an die erste Siebenbürger Eisenbahn verkauft und 2 derselben am 8. September 1867 übergeben.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Centnern enthalten.

115a. Desgleichen hier die Anschaffungskosten derselben.

126. Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich des Reservedienstes, des Rangirens, der Heizung der Vorwärmer und Dampfpumpen) wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Verbraucht wurden 22 068 Klafter Holz und 44 151 Centner Braunkohlen. Die letzteren sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

141 u. 147. Hierin sind auch die auf fremden Bahnen durchlaufenen Achsmeilen enthalten, und zwar 121 Achsmeilen, welche von den Postwagen und 89 751 Achsmeilen, welche von den Arbeitswagen zurückgelegt wurden. Dieselben sind deshalb in Kol. 153a nicht mitaufgenommen worden.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind 53 867 Ctr. im Binnenverkehre befördert, 679 660 Ctr. im direkten Verkehre aufgegeben und 8001 Ctr. im direkten Verkehre angekommen, zusammen 741 528 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 13 Equipagen und 481 Pferde mit den Personenzügen befördert.

204. Hierin ist die Einnahme für die vorstehend aufgeführten Equipagen und Pferde mitenthalten.

219 u. 220. Ebenso sind hierin 36 750 Thlr. „Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer" enthalten, welche nach dem Finanz-Ministerial-Erlaß vom 24. April 1867 in Einnahme zu stellen sind und in Kol. 271 als Ausgabe erscheinen.

231. Die Grund-, Haus- und Gebäudesteuer haben 5004 Thlr., die Feuerversicherungs-Prämie 18 000 Thlr. betragen.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 enthalten.

272. Ein Theil der Actien ist noch im Besitze der Gesellschaft. Derselbe nimmt an der Dividende nicht Theil.

290. Bei der Vergleichung der Einnahmen mit dem Vorjahre sind die in Kol. 219 u. 220 enthaltenen 36 750 Thlr. „Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer" außer Ansatz geblieben.

67. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch als Postwagen benutzt.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind

2036	Z. Ctr.	im Binnenverkehre befördert,		
3483	„	„ direkten Verkehre aufgegeben,		
1999	„	„ „ „	„	angekommen und
264	„	„ Durchgangsverkehre befördert.		
zusammen 7782	Z. Ctr.,	wie in Kol. 179a angegeben.		

178. Es wird nur das Gewicht der beförderten Thiere notirt. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

357. Dies sind Zinsen für im Laufe des Jahres angekaufte Werthpapiere.

Digitized by Google

C. Fremdländische Eisenbahnen.

68. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- ꝛc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse war noch nicht gegründet.

69. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1867 bis ult. April 1868.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres siehe S. 208 der Statistik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 212 das Nähere enthalten.

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personen-Verkehre.

244. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1866 emittirte Actien-Kapital von rund 13 150 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

70a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** derselben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber“ angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thlr. Preußisch nicht erheblich ist.

IV. Ueber die **Vertheilung** der mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlichen Ausgaben sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik ebenfalls speziellere Mittheilungen gemacht.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rubel Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

96d. Außerdem sind noch 6 Gallawagen und 1 Salonwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

113—118. Dies ist der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel einschließlich der Neubeschaffungen.

123a. Hierin ist die Zahl der Militair- und Extrazüge enthalten.

165. Ebenso hierin das Gewicht der beförderten Militair-Effekten und Bagage.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslokale einschließlich der Wärterlokale.

270a. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf die Jahresrente an den Staat 229 167 Rubel Silber und auf die Verzinsung und Amortisation der Obligationen 111 884 Rubel Silber.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

Digitized by Google

272. Für das Jahr 1867 sind an Dividende 5 Rbl. S. pro Actie vertheilt worden. Nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 8⅓ Proc.

320c. Bei den hier aufgeführten Entgleisungen von Lokomotiven, Tendern und Wagen haben erhebliche Beschädigungen derselben nicht stattgefunden.

70b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn und über die Vertheilung der mit der Warschau-Wiener Bahn gemeinschaftlichen Ausgaben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 79 003 Rubel Silber sind durch die auf verspätete Einzahlungen auf die Actien zu entrichtenden 6 Proc. Verzugszinsen gedeckt worden.

113—120. Die Betriebsmittel sind von einem General-Unternehmer für die Summe von 274 560 Rubel Silber angeschafft worden; wie viel hiervon auf die Lokomotiven und wie viel auf die Wagen kommen, kann jedoch nicht angegeben werden.

123a. Hierin ist die Zahl der Militair- und Extrazüge enthalten.

165. Ebenso hierin das Gewicht der beförderten Militair-Effekten und Bagage.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslokale einschließlich der Wärterlokale.

270b u. 272. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von 2,88 Proc. Zinsen aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 65 956 Rbl. S. (1,12 Proc.) und ½ Proc. = 29 430 Rbl. S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

296. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4½ Proc. betragen.

320c. Eine erhebliche Beschädigung der Betriebsmittel hat bei den hier aufgeführten Entgleisungen nicht stattgefunden.

71. Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Durch die Concessions-Urkunde vom 3. Juli und das Statut vom 7. September 1863 konstituirte sich unter der Firma „Maatschappy tot Exploitatie van Staatsspoorwegen" (Gesellschaft für den Betrieb von Staats-Eisenbahnen) eine Gesellschaft, welche den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen, der Almelo-Salzbergener und der Lüttich-Limburger Eisenbahnen übernahm.

Mit der Ausführung des Betriebes ꝛc. hat die Gesellschaft eine Direktion, bestehend aus 5 Mitgliedern, betraut, welcher ein Secretair zur Seite gestellt ist.

II. **Eigenthums- und Pachtverhältnisse.** Die von der „Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen" übernommenen, dem Niederländischen Staate gehörigen Linien sind durch Gesetz vom 18. August 1860 vorgeschrieben.

Ein späteres Gesetz vom 3. Juli 1863 stellte die Bedingungen fest, unter welchen der Betrieb dieser Staatsbahnen durch Privatunternehmer geschehen könnte und die im Wesentlichen dahin lauten, daß

alle Tarife und Fahrpläne vor deren Einführung dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorgelegt werden müssen,

von allen Einnahmen der Regierung Rechnung gelegt werden muß (ein Königl. Erlaß vom 5. Mai 1865 enthält hierüber nähere Vorschriften),

ohne Genehmigung der Regierung keine Beschlüsse gefaßt oder Maßregeln getroffen werden dürfen, welche die Betriebs-Einnahmen betreffen,

von den Concessions-Inhabern alle erforderlichen Betriebsmittel, Telegraphen, Werkzeuge in den Werkstätten zu liefern sind;

den Unternehmern dagegen ein Theil der Brutto-Einnahme als Betriebskosten nach einer Skala zugestanden wird, die sich im Verhältniß zu den Einnahmen pro Meile ändert und von der verbleibenden Netto-Einnahme ¼ an die Unternehmer fällt und die übrigen ¾ dem Staate als Vergütung für die Bahn-Benutzung zukommen.

Unter fast gleichen Bedingungen wie bei den Niederländischen Staatsbahnen hat die Gesellschaft auch den Betrieb der **Almelo-Salzbergener** Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, für die ganze Dauer der Concession übernommen.

Dagegen ist die **Lüttich-Limburger** Eisenbahn von der „Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen" von der Eigenthümerin, der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft, gegen eine jährliche durch Uebereinkunft stipulirte Quote gepachtet und am 1. Juli 1866 in Betrieb genommen.

Digitized by Google

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

A. **Die Niederländischen Staats-Eisenbahnen** mit den Strecken:

Harlingen-Groningen (Nordlinie)	10,680	Meilen,
Arnheim - Zutphen - Zwolle - Meppel (Ostlinie)	13,723	„
Zutphen - Hengelo - Enschede (Ostlinie)	7,063	„
Venlo - Maestricht (Südlinie)	26,340	„
Rozendaal - Bergen op Zoom	1,713	„
Venlo - Preußische Grenze	0,370	„
zusammen	59,889	Meilen.
Hierin ist die letztgenannte Strecke von der Preußischen Grenze bis Venlo von	0,370	„
verpachtet und zwar das südliche Geleise der Bergisch-Märkischen, das nördliche dagegen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. Es verbleiben im eigenen Betriebe	59,519	Meilen.

Die 3,657 Meilen lange Strecke Zwolle-Meppel wurde am 1. Oktober 1867 dem Betriebe übergeben, für sämmtliche Linien berechnet sich daher mit Rücksicht auf die Betriebszeit dieser Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 56,78 Meilen.

B. Die **Almelo-Salzbergener** Eisenbahn

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . . 7,37 „

C. Die **Lüttich-Limburger** Eisenbahn

von Eindhoven über Hasselt, Bilsen - Tongres und Liers nach Lüttich mit den Zweigbahnen von Bilsen nach Münsterbilsen (nur für den Güterverkehr) und von Liers nach Ans (Staatsbahn) . 15,74 „

Ueberhaupt 82,649 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Rotterdam über Dordrecht nach Moerdyk eine Dampfschifffahrt zwischen diesen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

IV. Das **Kapital** der Gesellschaft ist auf 12 000 000 Gulden (6 857 143 Thlr.), bestehend in 48 000 Actien à 250 Gulden festgesetzt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge ist die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze doppelgeleisig.

14b. Von den Linien der Staatsbahnen wurde zuletzt die Strecke von Venlo bis zur Grenze bei Kaldenkirchen am 29. Oktober 1866 dem Betriebe übergeben. Das ganze Netz soll bis zum Jahre 1875 vollendet werden.

Die Almelo-Salzbergener Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

Von der Lüttich-Limburger Bahn wurde die erste Strecke von Tongres bis Münsterbilsen am 10. November 1863 und die letzte Strecke von Bilsen bis Hasselt am 1. November 1865 eröffnet.

76—85. Wie bereits **ad I** dieses Berichts erwähnt, hat die Gesellschaft nur den **Betrieb** des **ad III** näher bezeichneten Bahngebiets von verschiedenen Eigenthümern übernommen. Es kann deshalb das Anlage-Kapital vorläufig nicht angegeben werden, weil der Gesellschaft die betreffenden Notizen nicht zu Gebote stehen.

121g. Dies sind beim Rangiren der Züge zurückgelegte Meilen.

166b. Freigewicht beim Reisegepäck wird nur in einigen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

201—206 u. 208—216. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine spezielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Personen- und Güterklassen nicht.

206, 217 u. 219. Von den hier aufgeführten Einnahmen kommen:

	für Personen-Beförderung	für Güter-Beförderung	aus sonstigen Quellen
auf die Staatsbahnen	616 603 Thlr.	338 526 Thlr.	47 034 Thlr.
„ „ Almelo-Salzbergener Bahn	41 540 „	53 596 „	4 831 „
„ „ Lüttich-Limburger „	98 956 „	120 485 „	15 145 „

239—242. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne können nicht ausgeschieden werden.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Lokale enthalten.

270—276. Von dem Ueberschusse wurden die Antheile an die Eigenthümer der Bahnen (den Niederländischen Staat, die Almelo - Salzbergener und die Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaften) bezahlt und der Rest als Einlage in den Erneuerungsfonds und zur Amortisation der Betriebs-Einrichtungskosten der Gesellschaft verwendet.

281—284. Nach den Concessions-Bedingungen wird jährlich eine Summe von 330 Gulden = 189 Thlrn. pro Kilometer einfaches Geleis (der Staatsbahnen) zur Erneuerung der Schienen und Schwellen in den Erneuerungsfonds gelegt, während der ersten 5 Betriebsjahre jedoch nur 150 Gulden = 86 Thlr. jährlich pro Kilometer.

285—296. Wegen der bedeutenden Veränderung des Bahngebiets kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

346—365. Eine Pensionskasse ist nicht vorhanden.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google